

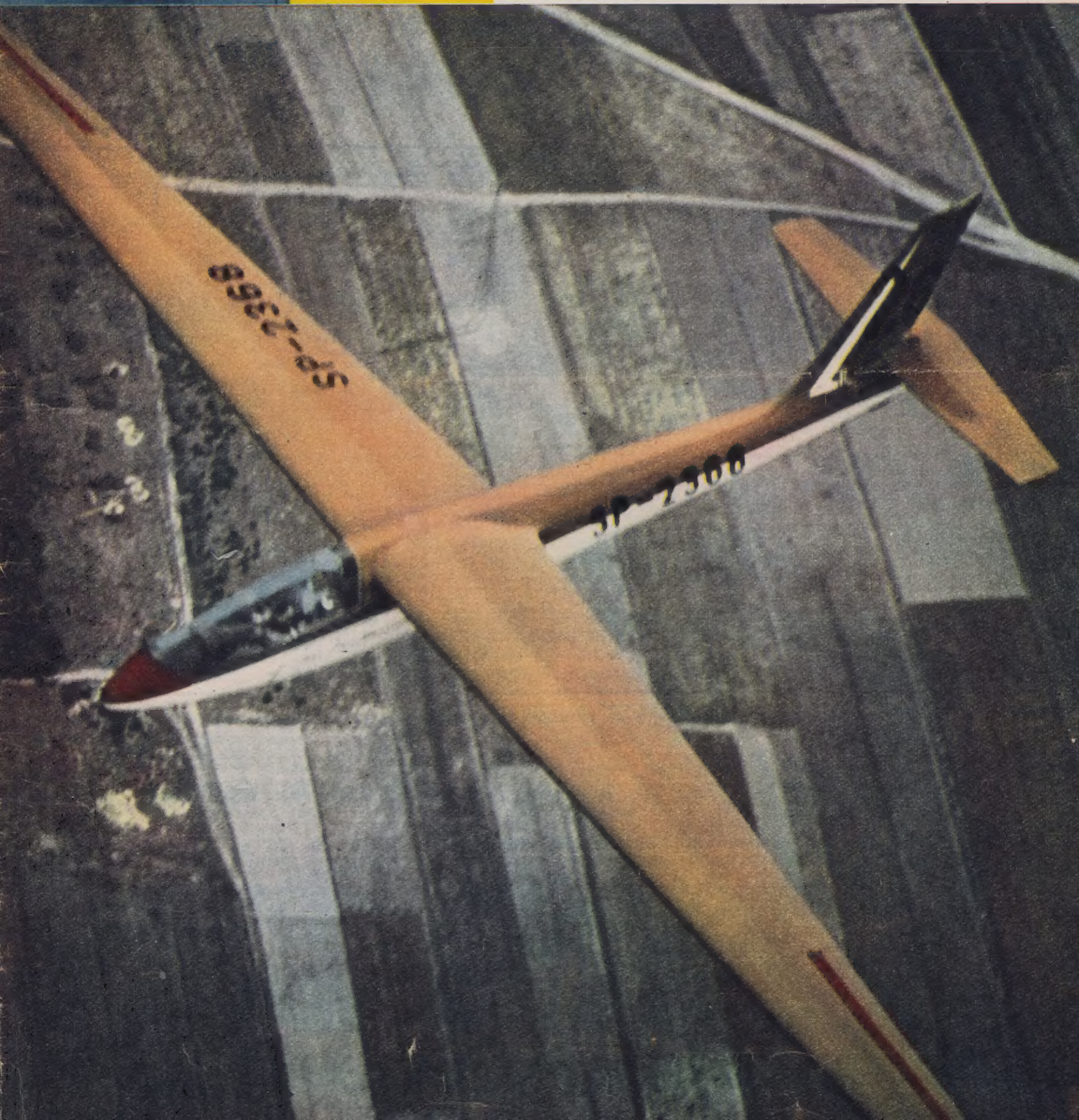


Tytuł Szybowcowego Mistrza Polski na rok 1965 wywalczył ogromną przewagą punktów, jak zawsze rewelacyjny, nasz czołowy sportowiec w szybownictwie — Edward Makula. Na naszym zdjęciu widzimy popularnego w kraju i za granicą Edka w chwili po otrzymaniu szarfy mistrzowskiej i pucharu Prezesa Rady Ministrów. U dołu: szybowiec wyczynowy klasy standard „Foka” konstrukcji inżynierów Okarmusa i Mynarskiego, na którym latał uczestnicy tegorocznych mistrzostw. Nasze gratulacje dla „mistrza” Polski i konstruktorów „Foki”.

Foto: B. Koszewski (2)

# SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (734) • 1. VIII. 1965 r. • ROK XXI XXXV • CENA ZŁ 2





## PRZEWOZY LOTU W PIERWSZYM POŁROCZU 1965

**S**AMOLOTY Polskich Linii Lotniczych LOT w pierwszym półroczu br. obsługiwały w ruchu zagranicznym 19 portów, a w ruchu krajowym 9 połączeń. W tym czasie przybyło drugie połączenie Warszawy z Rzymem przez Zagrzeb, a w kraju uruchomiono w połowie czerwca, połączenie Warszawy z Koszalinem. W omawianym okresie samoloty PLL LOT przewiozły 163034 pasażerów, z tego w ruchu krajowym 99280 pasażerów, a w ruchu zagranicznym 63754 pasażerów — plan zakładał przewiezienie 132 250 pasażerów. W porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku nastąpił wzrost przewozów pasażerskich o 34%. W stosunku do planu przewozów całego 1965 roku wyniki te stanowią 53,5%.

Największym powodzeniem w ruchu zagranicznym cieszyło się połączenie Warszawa—Moskwa—Warszawa, na tej trasie przewieziono około 7 000 pasażerów, tj. 10% ogólnego ruchu zagranicznego. Zaś w ruchu krajowym największą frekwencją cieszyło się połączenie Warszawa—Wrocław—Warszawa, z którego skorzystało około 30 000 pasażerów, co stanowi prawie 30% ruchu krajowego w stosunku do przewozów pierwszego półrocza bieżącego roku.

W minionym półroczu nastąpił również poważny wzrost przewozów towarowych, szczególnie w ruchu krajowym. Potwierdzeniem tych słów są następujące dane: 698 ton przewiezionych w ruchu krajowym i 578 w ruchu zagranicznym. W stosunku do pierwszego półrocza ubiegłego roku w kraju przewieziono o 87% więcej towarów, a w ruchu zagranicznym — o 10%. Przewożone towary w kraju to przede wszystkim wyroby elektrotechniczne, wyroby farmaceutyczne oraz książki, gazety i materiały filmowe.

Poza lotami rozkładowymi, samoloty LOTu wykonały również 41 lotów wynajętych tzw. charterów — przewożąc m. in. naszych turystów do Bułgarii i Jugosławii. W maju br. lotowski IL-18 na okres 7 dni wynajęło radio i telewizja belgijska, którym 45-osobowy zespół orkiestry odbył podróż na trasie Bruksela — Lipsk — Berlin — Poznań — Warszawa — Helsinki — Kopenhaga — Göteborg — Bremen — Bruksela. Samolotami wynajętymi przewieziono również poważne ilości pomidorów z Sofii, narybku węgorza z Francji oraz leków do Warszawy i za granicę.

JANUSZ KOBIELA

## NOWE KSIĄŻKI LOTNICZE

Nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności ukazała się nowa książka mgr inż. Jana Lipskiego pt. „Urządzenia zabezpieczające loty wysokościowe i kosmiczne człowieka” (str. 156, cena 25 zł, nakład 1 500 + 200 egz.). Książka przeznaczona jest dla szerokiego kręgu pracowników inżynierjno-technicznych przemysłu lotniczego i wojsk lotniczych oraz dla pilotów i personelu naziemnego lotnictwa sportowego i komunikacyjnego (629.13.077.2).

Wydawnictwo MON wydało książkę Stefana Szczecińskiego pt. „Lotnicze silniki turbinowe” — konstrukcja i eksploatacja (str. 463, rys. 46, tabl. 9, cena 45 zł). W książce podano zasady konstruowania lotniczych turbinowych silników odrzutowych i śmigłowych i na ich przykładach przedstawiono aktualnie stosowane rozwiązania konstrukcyjne silników, stanowiących napęd samolotów bojowych oraz szkolno-treningowych, pasażerskich i śmigłowców.

Bohdan Arct napisał nową powieść pt. „Trzecie pokolenie”, która ukazała się niedawno w Wydawnictwie MON (str. 270, cena 15 zł). W tym samym wydawnictwie ukazał się tom interesujących wspomnień pika nauty, w stanie apocryfiku Adama Kurowskiego pt. „Krakusy i wioły” (str. 324, cena 23 zł). Wspomnienia,

## Rekord międzynarodowy WIERY KAMIŃSKIEJ

**P**ILOTKA szybowcowa Aeroklubu Białostockiego, Wiera Kamińska, lecąc wraz z pasażerką Bożeną Sawoń, ustanowiła 19 lipca br. nowy międzynarodowy rekord szybowcowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km, w klasie szybowców wielomiejscowych. Na trasie Krywiany — Gródek — Sokółka — Krywiany, długości 109,5 km uzyskała ona średnią prędkość — 87,6 km/h. Nowa rekordzistka świata leciała na szybowcu „Bocian” (SP-1876); w powietrzu przebywała od godz. 12.30 do 14.30. Dotychczasowy rekord w tej kategorii należał do pilotek jugosłowiańskich C. Klancik-Belin i S. Trauner i wynosił 85,420 km/h (ustanowiony został 9 września 1958 r.). (2)

## V Jezowskie Zawody otwarte

W niedzielę, 18 lipca br. odbyło się uroczyste otwarcie V Jezowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski”, na które przybyli m. in. przedstawiciele miejscowych władz z I Sekretarzem KP i KM Partii — Stanisławem Trzaską.

Na starcie zawodów stanęło 18 pilotów z 8 aeroklubów, w tym 2 Węgry i 1 Czechosłowak. Zawodnicy startują na szybowcach „Mucha-Standard”, „Jaskółka”, „Lis” i „Mucha-100a”. W ciągu pierwszych dwóch dni ze względu na złą pogodę nie rozegrano żadnej konkurencji.

których fragmenty drukowała już „Skrzydłata” w ubiegłym roku, obejmują lata 1922—1939. Autor przekazuje w nich kronikę swojej 17-letniej służby w lotnictwie w okresie między-

wojennym, wspomina ludzi, fakty i wydarzenia, mówi o roli jaką spełniało lotnictwo polskie we wrześniu 1939 roku. Książka zawiera dużo nie znanych dotąd szczegółów.

## 15-lecie „Domu Słowa Polskiego”

**Z**ALOGA największego zakładu poligraficznego w kraju, „Dom Słowa Polskiego” w Warszawie, obchodziła 18 lipca br. 15-lecie swego istnienia. W DSP drukuje się obecnie 8 gazet, 12 tygodników (wśród nich również „Skrzydłata”), 10 dwutygodników, 17 miesięczników, wiele książek, także na eksport. W ciągu 15 lat spod pras DSP wyszło ponad 9 mld egzemplarzy gazet. Wstęgą papieru zużytego na gazety można by opasać kulę ziemską ok. 134 razy. Dzięki wciąż wzrastającej DSP zdobył wiele wyróżnień oraz nagród krajowych i międzynarodowych.

Osiągnięcia zakładów były możliwe dzięki ofiarności i przywiązaniu pracowników zarówno tych którzy przed

15 laty uruchamiali pierwsze maszyny, jak i tych, którzy dopiero niedawno rozpoczęli pracę.

Zespołowi naszej redakcji jest szczególnie miło gratulować założce DSP z okazji pięknego jubileuszu, ponieważ już od przeszło 13 lat nasz tygodnik lotniczy i astronautyczny drukuje się właśnie w „Domu Słowa Polskiego”. Z załogą DSP, a szczególnie z pracownikami, którzy bezpośrednio współpracują z nami łączą nas bardzo dobre stosunki. Ich twórczy wkład w wydawanie „Skrzydlatej” bardzo sobie zawsze cenimy.

Z okazji jubileuszu nasze serdeczne gratulacje i podziękowania.

Redakcja „Skrzydlatej Polski”

## ZAWODY BALONOWE o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego

**R**OZEGRANE w Poznaniu, z okazji MTP, zawody balonowe o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego zakończyły się zwycięstwem balonu „Poznań”, pilotowanego przez inż. Zbigniewa Laszkiewicza (zalecał do Biskupic Wilk.). Trzy pozostałe balony biorące udział w zawodach zalecały: „Katowice” (pil. mgr Józef Zych) — do Sławna koło Gniezna, „Syrena” (pil. Janusz Krasicki) lądowała w Wierzonce koło Kobylnicy, a „Polonez” (pil. Józef Woźniak) w okolicy Złotnika. Każdy z balonów zabrał ze sobą ładunek tzw. „pocztę balonową” w ilości ponad 8,5 tysiąca przesyłek — listów i kart pocztowych ostemplowanych okolicznościowymi datownikami. Cztery listy przesłane „pocztą balonową” otrzymała także „Skrzydłata”, za co dziękujemy organizatorowi zawodów — Aeroklubowi Poznańskiemu. Tegoroczną „pocztę balonową” już po raz siódmy, zorganizował poznański Oddział Polskiego Związku Filatelistów wspólnie z Aeroklubem Poznańskim.

## KATASTROFA W SŁUPSKU

W Słupsku wydarzyła się w lipcu br. tragiczna katastrofa, w wyniku której śmierć poniosło 2 pilotów szybowcowych. Dwa szybowce Aeroklubu Słupskiego zderzyły się bowiem na wysokości kilkuset metrów. Zarówno pilot szybowca „Mucha” — 27-letni Kazimierz Bata, jak i pilot szybowca „Foka” — 28-letni Czesław Kocimski ponieśli śmierć. Rozbite szybowce spadły na podwórze składnicy

PZGS. Wstępne dochodzenia prowadzone przez organa MO i prokuratury słupskiej stwierdziły, że winę za katastrofę ponosi pilot „Foki”, który manewrując nieprawidłowo szybowcem usiłował skrócić trasę lotu nad miastem. Dalsze śledztwo w sprawie tragicznej katastrofy prowadzi specjalnie powołana komisja. Należy podkreślić, że w chwili zderzenia widoczność w powietrzu była doskonała.

cowy mistrz świata mgr inż. Edward Makula.

Na okres wzmożonego ruchu letniego na liniach zagranicznych, LOT zatrudnił kilka studentek w charakterze stewardes.

Samoloty PLL LOT przewożą towary nie tylko z Warszawy. W lipcu br. Interflug przewoził winogrona na trasie Nicosia — Berlin, a samoloty LOTu przewiozły owoce ze stolicy NRD do Londynu. (kob)

Na zdjęciu z prawej, kandydaci na II pilotów samolotów IL-14. W środku członkowie komisji egzaminacyjnej — od lewej szef szkolenia personelu latającego — Jan Eichstaedt, kierownik wydziału lotniczego — Eugeniusz Waszyrowski oraz szef personelu latającego — Tadeusz Hendzel. foto. M. Kobrzyński

## CO SLYCHAĆ W LOCIE?

W dniu 20 lipca br. wice-minister Komunikacji Jan Rustecki odznaczył inż. Jana Kowalczyka Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Odznaczony jest pracownikiem PLL LOT od 1945 roku, obecnie zajmując stanowisko inspektora bezpieczeństwa lotów.

26 kandydatów na II pilotów samolotów IL-14 przystąpiło 16 czerwca do egzaminu w PLL LOT. Musieli wykazać się oni wiadomościami m. in. z zakresu nawigacji, budowy silników tłokowych, meteorologii oraz znajomości języka rosyjskiego i angielskiego. Wśród kandydatów znalazł się między innymi były szybow-





## W SKRÓCIE

**W ZAKOPANEM** odbyło się w dniach 28 czerwca – 2 lipca br. kolejne 23 posiedzenie stałej Komisji Transportowej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W posiedzeniu wzięły udział delegacje Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. W czasie obrad wymieniono m. in. poglądy na zasadnicze problemy, wynikające z koordynacji planów rozwoju transportu krajów – członków RWPG, na lata 1966–1970. Ponadto przyjęto plan koordynacji ważniejszych badań naukowo-technicznych krajów – członków RWPG, na lata 1966–1970 w dziedzinie transportu i perspektywny plan prac w zakresie normalizacji. Komisja przyjęła warunki techniczne i konstrukcyjne dla niektórych zunifikowanych wagonów kolei normalnotorowej, zalecenia w zakresie unifikacji i wymagań technicznych środków mechanizacji pracy portów lotniczych oraz uzgodniła ogólne warunki przewozów międzynarodowych transportem lotniczym.

**NAKŁADEM** Wydawnictw Naukowo-Technicznych ukazała się nowa książka Pawła Elsztaina pt.: „Zagadki lotu” (str. 199, rys. 169, cena 17 zł, nakład 10 200 egz.). Książka zawiera opisy doświadczeń z teorii lotu, aerodynamiki i techniki rakietowej, możliwościach do przeprowadzenia w szkolnej lub amatorskiej pracowni; przeznaczona jest dla młodzieży, instruktorów modelarstwa oraz nauczycieli fizyki i zajęć praktycznych. Warto przy okazji podać, że jest to już 23 publikacja książkowa tego zasłużonego autora (dwie z nich zostały m. in. przetłumaczone w Bułgarii i NRD), który poza tym jest współautorem pięciu innych książek lotniczych oraz tłumaczem dwóch tytułów z rosyjskiego i niemieckiego. Niezależnie od tego wydał on jeszcze 7 sztuk planów i wycinanek modelarskich. Miło nam podać, że Paweł Elsztajn, dziennikarz i publicysta, specjalista od modelarstwa lotniczego i publikacji poświęconych politeczniczej młodzieży, jest najstarszym pracownikiem „Skrzydlatej” i w tym roku obchodził 20-lecie swej pracy zawodowej w dziennikarstwie i publicystyce lotniczej.

**PILOT** szybowcowy Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie – Jan Gałuszka, jako pierwszy z krosnieńskich pilotów, przeleciał na szybowcu Mucha-Standard odległość ponad 500 km (z Krosna do Bartoszy, w województwie białostockim), zdobywając diament i bijąc zarazem rekord klubowy. Gałuszka jest pracownikiem Lotniczych Zakładów Naprawczych w Krośnie. Gratulujemy!

**KONSULTANT** krajowy do spraw pomocy doradźnej, doc. dr Aleksander Mui, stwierdził na łamach czasopisma „Służba Zdrowia”, że posiadamy w kraju ponad 400 stacji Pogotowia, dysponujących 2 947 karetkami i 18 zespołami lotniczymi z ilością 90 samolotów i śmigłowców sanitarnych.

**JAT** (jugosłowiańskie linie lotnicze) uruchomiły w lipcu br. bezpośrednie połączenie Belgradu z Moskwą przez Warszawę. Linie tę obsługują samoloty typu „Caravelle”.



## POLSKA Z LOTU PTAKA

GDANSK był zniszczony podczas II wojny światowej w 55 procentach. W minionym dwudziestolecu Polski Ludowej miasto i port odbudowano i rozbudowano. Oto widok z samolotu Aeroklubu Gdańskiego na pięknie odbudowane Stare Miasto. Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



**D**NIA 11 lipca br. pilot Edward Makula z Katowic stanął w Lesznie na podium zwycięzców mistrzostw szybowcowych Polski, na którym otrzymał szarfę szybowcowego mistrza Polski na rok 1965. Wydarzenie to zwróciło ponownie uwagę opinii publicznej, a w szczególności lotniczej, na tego wszechstronnego pilota (szybowcowego, samolotowego i śmigłowcowego), wybitnego sportowca i działacza lotniczego.

Edward Makula skończył w lipcu br. 35 lat, jest z wykształcenia mgr inż. mechanikiem. Latanie rozpoczął w 1946 r., mając 16 lat. Od tego czasu, przez 19 lat swego lotniczego życia, przeszedł przez wszystkie etapy wykształcenia lotniczego, aż do mistrzowskiego opanowania techniki pilotażu. Dał się przede wszystkim poznać jako znakomity szybownik, którego wybitne osiągnięcia rozstrzeliły imię lotnictwa polskiego na świecie.

Nie chciałbym tu przytaczać całego życiorysu Makuli, ale godzi się przecież wspomnieć o najważniejszych jego osiągnięciach, chociażby tylko sportowych.

Przez 19 lat czynnej działalności w lotnictwie sportowym, 21 razy startował już na różnego rodzaju zawodach szybowcowych w kraju i za granicą. Bilansem tych startów

jest m. in.: zwycięstwo w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Lesznie w 1954 r., dwukrotne zdobycie tytułu szybowcowego mistrza Polski (1957 i 1965); czterokrotny udział w mistrzostwach świata, na których zdobył tytuł mistrza (1963 r.) i I wicemistrza świata (1960 r.) oraz zajął czwarte (1965 r.) i piąte (1958 r.) miejsca. Od 1953 r. do dziś jest nieprzerwanie członkiem szybowcowej kadry narodowej, ma na swym koncie także kilka rekordów krajowych i międzynarodowych. W 1957 r. otrzymał Medal im. Czesława

## MAKULA

Tańskiego. Dwukrotnie też został odznaczony przez GKKFiT Złotym Medalem na Wybitne Osiągnięcia Sportowe. W 1963 r. otrzymał tytuł i medal Zasłużonego Mistrza Sportu. Na szybowcach wylatał prawie 2000 godzin.

Ale Makula jest nie tylko sportowcem, jest również działaczem społecznym lotnictwa sportowego. Jest członkiem Komisji Szybowcowej APRL. Od paru już lat działa w Zarządzie Aeroklubu Śląskiego, a od przeszło roku pełni w nim odpowiedzialną funkcję prezesa. Na tegorocznym Zjeździe Krajowym

Aeroklubu PRL wybrany został członkiem Zarządu Głównego APRL.

Aktualnie Makula lata jako pilot Śląskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego i na samolotach wylatał ok. 1200 godzin, a na śmigłowcach ok. 200 godzin. Można jeszcze dodać i to, że poza tym jest on członkiem zespołu rzeczoznawców techniki samochodowej w Katowicach oraz nauczycielem przedmiotów zawodowych w Technikum Energetycznym w Bytomiu.

Edwarda Makulę znam osobiście od kilkunastu już lat, śledziłem uważnie jego karierę lotniczą. Mogę powiedzieć, a nie jestem w tej opinii odosobniony, że jest to wysokiej klasy fachowiec, wybitny sportowiec o dużym autorytecie międzynarodowym, którego działalność trwale zapisała się w historii lotnictwa naszego Dwudziestolecia. Jego znakomite osiągnięcia szybowcowe rozstrzeliły imię Polski na świecie.

I jeszcze jedno. Edward Makula jest człowiekiem skromnym i spokojnym, koleżeńskim i uczynnym. Zna go z tego nie tylko szybownicy.

Jeżeli więc szukamy wśród współczesnych lotników polskich wzorów do naśladowania dla naszej młodzieży, to możemy z całą pewnością wskazywać na Makulę. Myślę też, że już dziś możemy stawiać jego nazwisko obok wybitnych i sławnych lotników polskich.

*Skarup*





## MISTRZOSTWA POD ZNAKIEM NIEPOGODY

**T**EGOROCZNE Szybowcowe Mistrzostwa Polski rozegrane zostały w Lesznie, w dniach od 27 czerwca do 11 lipca. Na starcie stanęło 37 pilotów, w tym dwie kobiety, na szybowcach typu „Foka” oraz jeden zawodnik poza konkursem na szybowcu wyczynowym typu „Zefir-3”. Ogółem przeprowadzono 5 konkurencji. Tytułu mistrza Polski z 1964 roku bronił Jan Wróblewski, aktualny mistrz świata w klasie otwartej. Słabe warunki atmosferyczne przekreśliły optymistyczne nadzieje na przeprowadzenie większej ilości ciekawych konkurencji.

### 27 CZERWCA — DZIEŃ OTWARCIA

W ubiegłych latach — po uroczystości otwarcia mistrzostw — zawodnicy startowali do pierwszej konkurencji. W tym roku było inaczej. Niepomyślne warunki atmosferyczne zmusiły kierownika sportowego mistrzostw do odłożenia lotów o co najmniej jeden dzień. Tego dnia zawodnicy spotkali się na wieczorku zapoznawczym w kawiarence Centrum Szybowcowego.

### 28 CZERWCA — I KONKURENCJA

**Prognoza pogody:** Polska była pod wpływem klina wyżu azorskiego. Początkowo pogodnie, później rozwój chmur kłębiastych. Po południu małe prawdopodobieństwo przelotnych opadów. Wiatry na wysokości 2000 m 260—290° o prędkości 40—50 km/h. Widzialność od 20 do 30 km, w opadzie 10 km. Chmury początkowo 3/8—1/8 Ac, później 3/8—6/8 Cu, o podstawach od 3200 do 800 m. Izoterma 0°: 2300 m. Średnie wzniesienia od 2 do 3 m/sek.

Start do prędkościowego przelotu, po trasie trójkąta 217 km Leszno—Przylep—Lwówek—Leszno, otwarto o godzinie 10. Jednak dopiero około godziny 12 większość zawodników meldowała się nad taśmą i kierowała na trasę pierwszego odcinka trójkąta — do Zielonej Góry. Lot utrudniał dość silny wiatr. Na tym od-

cinku trójkąta lądowało trzech pilotów. Na drugim odcinku trójkąta, mimo bocznego wiatru, lot był nieco łatwiejszy. Lądował tylko jeden pilot. Mimo że na odcinku Lwówek—Leszno zawodnicy lecieli z wiatrem, to jednak wielu z nich przeżyło sporo krytycznych sytuacji na małej wysokości. Tylko trzem pilotom nie udało się uniknąć lądowania na tym odcinku. Przelot ukończyło 31 zawodników oraz poza konkursem Jerzy Popiel na szybowcu „Zefir-3”, który uzyskał najlepszy czas dnia (3 h 01 min.).

**Edward Makula** — zwycięzca konkurencji o przelocie: Pierwsza konkurencja mistrzostw jest przeważnie próbą sił wszystkich zawodników, próbą jakiegoś skonfrontowania ich przygotowania do mistrzostw. Wszyscy na ogół wykonują ją ostrożnie. Warunki atmosferyczne w jakich lecieliśmy, były dość trudne, zmienne. Trzeba było wykonywać dalsze odejścia w bok od trasy po to, aby wyminąć jakieś krytyczne obszary. Mnie się leciało trochę niemrawo, to znaczy nie było jakiegoś ciągu, jakiejś regularności w locie. Stałe musiałem się ratować przed lądowaniem. W każdym razie, dolatując do drugiego punktu zwrotnego i nie widząc wokół siebie konkurentów — słysząc natomiast ich rozmowy — odnosiłem wrażenie, że mój czas lotu nie jest specjalnie dobry. Dlatego też, po zameldowaniu się na drugim punkcie zwrotnym, postanowiłem jak najprecyzyjniej wykonać do lot. Udało mi się wykonać długi przeskok od punktu zwrotnego, przeskok, który mnie sprawdził do 300 m. Mogłem za to wykreślić wysokość 1250 m we wznoszeniu dosyć silnym jak na ten dzień, bo wynoszącym od dwóch do trzech metrów na sekundę. Ponieważ miałem wiatr w plecy, postanowiłem mimo bardzo dużej odległości od Leszna wykonać z tej właśnie wysokości tak zwany dołot na styk. Wyszłoby mi on prawie idealnie, jednak w ostatniej części odcinka, około dziesięć kilometrów przed lotniskiem, napotkałem długie pasmo silnego duszenia, co spowodowało, iż w odległości pięciu kilometrów od taśmy moja wysokość wynosiła już tylko sto dwadzieścia metrów. No, ale jeśli

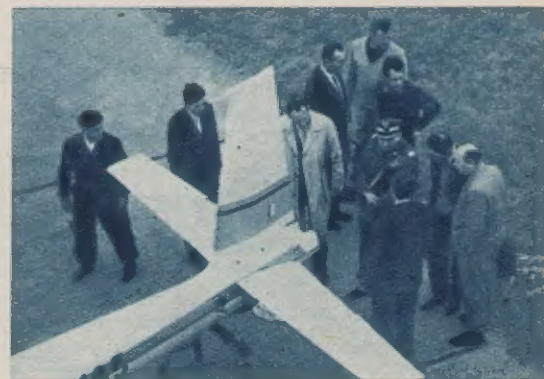
chce się wygrać na zawodach, trzeba mieć szczęście. Ja, na przykład, miałem to szczęście: napotkałem wznoszenie, podkręciłem brakujące sześćdziesiąt metrów i doskoczyłem nad lotnisko. Ku mojemu zdziwieniu przekonałem się, że żaden z zawodników jeszcze nie przyleciał. Byłem pierwszy.

**Konkurencja w ocenie zawodników:** Bardzo dobrze dobrana do warunków atmosferycznych, dająca pilotom możliwość taktycznego rozegrania zadania (Witek). Zawodnicy w większości zachowali ostrożność w dwóch kryzysach, w pobliżu punktów zwrotnych (Sznurowski). Sprawiała trudności na pierwszym boku Odra—Zielona Góra. Odzwierciedlała poziom pilotów uczestniczących w mistrzostwach (Królikowski). Udana i przyjemna (Wróblewski, Jakób, Gorzkiewicz, Pieczewski). Trafnie dobrana (Kępka).

### 29 CZERWCA — BEZ LOTÓW

Zawodnicy od rana czekali na poprawę warunków atmosferycznych, a przede wszystkim zmniejszenie się prędkości wiatru. Wreszcie

U góry: „Foki” przed hangarem czekają na swoją kolejkę transportu — na start. Powyżej: Ogromnym zainteresowaniem cieszył się nowy polski szybowiec wyczynowy „Zefir-3”.





o godzinie 14.30 odwołano ogłoszoną konkurencję, którą miał być prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno—Przylip—Leszno (150 km).

### 30 CZERWCA — II KONKURENCJA

**Prognoza pogody:** Polska była pod wpływem wyżu z ośrodkiem nad Czechosłowacją. Pogodnie, widzialność od 10 do 20 km. Wiatr dolny, zmienny z przewagą 220°, 2—3 m/sek, górny — 230°—270°, 20—30 km/h. Izoterma 0°: 4 000 m. Termika wypracowana, bezchmurna.

Wstępna decyzja rozegrania prędkościowego przelotu po trasie trójkąta 537 km Leszno—Lubień—Oleśno—Leszno została zamieniona na przelot docelowo-powrotny Leszno—Lubień—Leszno (382 km). Pierwsze szybowce wystartowały o 10.30. Nieco później na niebie zanikły wszystkie chmurki. Niebo stało się czyste, bezchmurne. Sytuację komplikował dość silny wiatr południowo-zachodni, nie obiecujący łatwego powrotu z Lubienia. Zawodnicy nie odchodzili na trasę przelotu. Czekała, a następnie odlatała w dużych grupach. Wzdłuż całej trasy tworzą się roje krążących szybowców w kominach termicznych, przy czym w jednym tylko kominie można zaobserwować dwadzieścia kilka „Fok”.

Na trasie do Lubienia lądowało 7 szybowców. Punkt zwrotny w Lubieniu osiągnęło 29 zawodników, z tym iż Jerzy Popiel po pewnym czasie powrócił z trasy i nie chcąc siadać w terenie przygodnym na „Zefirze-3” lądował w Lubieniu. Około godziny 16 nastąpiło zderzenie dwóch



Tytuł Szybowcowego Wicemistrza Polski na rok 1965 wywalczył Franciszek Kępka, uczestnik tegorocznych mistrzostw świata w South Cerney (Anglia).



Trzecie miejsce i tytuł drugiego wicemistrza Polski zdobył reprezentant sekcji szybowcowej Aeroklubu Poznańskiego Rajmund Jakób, z zawodu inżynier.

mało, ale doleciałem. Warunki na trasie były bardzo słabe, wznoszenia rzędu metr do półtora, do wysokości 1000 m. Pogoda bezchmurna, tak że o indywidualnym locie nie było żadnej mowy. Trzeba było się trzymać grupy i w tej grupie lecieć do następnego kominu termicznego, który decydował, kto zwycięży.

**Konkurencja w ocenie zawodników:** Jest ona dla mnie bardzo miłym wspomnieniem dlatego, że już od samego startu wiedziałem, iż walczymy właściwie nie wiadomo o co. Wiadomo było, że nikt z nas tego przelotu nie robi, że będzie żmudne latanie w dużej grupie (Ma-

rami od 1 do 3 m/sek. Podstawy chmur od 900 do 2 200 m. Wiatry zachodnie i północno-zachodnie o sile do 35 km/h. Izoterma 0°: 2 000 m.

O godzinie 9.30 nastąpił start szybowców do prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Rychwał — Leszno 2 x 114 km (228). Piloci nie zwlekali z odejściem na trasę. Już o godzinie 10.06 pierwsze „Foki” przekraczają taśmę. Ogółem wyruszyło na przelot 35 szybowców, w tym „Zefir-3” poza konkursem. Tego dnia nie startowali: Adela Dankowska i Marek Kochanowski — zawieszeni w lotach, aż do wyjaśnienia przyczyn wypadku. Nad punktem zwrotnym w miejscowości Rychwał meldowały się wszystkie szybowce. Natomiast w drodze powrotnej siadło 6 zawodników, w tym Jan Wróblewski, który lądował na lotnisku w odległości około 150 m przed taśmą. Jako pierwszy ukończył przelot Tadeusz Dziuba. Zwyciężył jednak Józef Pieczewski. Najlepszy czas, ale poza konkursem, uzyskał Jerzy Popiel na „Zefirze-3” (2 h 29 min). Lot okazał się nietrudny, mimo iż trasę powrotną zawodnicy musieli pokonywać pod coraz bardziej wzmagający się wiatr czołowy.

### Józef Pieczewski — zwycięzca konkurencji

**o przelocie:** Przeprowadzono go w bardzo dobrych warunkach atmosferycznych. Trasa była tak ułożona, że po prostu leciało się wzdłuż szlaku cumulusów. Moja taktyka polegała na tym, aby jak najdłuższe odcinki lotu wykonywać po prostej, nie krążąc. Mój lot w jedną stronę trwał 58 minut (114 km). Była to prędkość dość duża jak na szybowce. Po zameldowaniu się nad punktem zwrotnym wykręciłem w czterometrowym wznoszeniu 1 400 m i praktycznie połowę trasy przeleciałem po prostej, nie krążąc. Na 60 kilometrów od punktu zwrotnego, ponownie podkręciłem do wysokości 1 400 m i dalej doleciałem po prostej. W odległości 18 km od lotniska — miałem wysokość 1 200 m — zdecydowałem się na dołot. Okazało się, iż wiatr był o wiele silniejszy, niż to powiedzieli meteorolodzy. Gdzieś między 8 a 10 km od Leszna, musiałem ponownie podkręcać się, co opóźniło mój przylot o parę minut. Uzyskałem pierwsze miejsce. Warunki atmosferyczne były dobre. Należało lecieć jak najbardziej po prostej, oczywiście niedokładnie po trasie, ale nawet z boku trasy podchodząc pod wiatr, żeby wykorzystywać najdłuższe odcinki przelotu po prostej. Bo krążenie nawet w tych dość silnych wznoszeniach, jakie były (od 2 do 5 m/sek) nie dawały żadnych korzyści.

**Konkurencja w ocenie zawodników:** Bardzo dobrze dobrana do warunków atmosferycznych, dająca pilotom możliwość taktycznego rozwiązania przelotu (Witek). To był dla nas prawdziwy odpoczynek, to była konkurencja jaką życzymy sobie rozgrywać na każdych zawodach (Makula). Jedyna konkurencja, która wykazała walory pilotów szybko latających (Dziuba). Nadzwyczajna szybka, taktyczna (Królikowski). Zwyciężyli ci, którzy lecieli szybko przy dużych nastawieniach krążka (Sznurowski). To była najciekawsza konkurencja. Zyczyłbym sobie, aby takich konkurencji było więcej na mistrzostwach (Wróblewski). Za krótka jak na dobre tego dnia warunki atmosferyczne (Jakób). Jestem tego samego zdania (Gorzkiewicz). Ja natomiast sądzę, że można było rozegrać prędkościowy przelot po trasie trójkąta 300 km (Kępka).

### 3 LIPCA — BEZ LOTÓW

Do godziny 13 zawodnicy oczekiwali na poprawę warunków atmosferycznych. Kilkanaście minut później loty odwołano. Wieczór uczestnicy mistrzostw spędzili na wiankach i przy ognisku.



Fragment jednej z wielu odpraw na start. Wielu, bo nie wszystkie kończyły się rozegraniami konkurencji (pogoda). Na zdjęciu kierownik sportowy mistrzostw Józef Dankowski, zwany przez szybowców Szeryfem, wyjaśnia zawodnikom zadanie dnia. W tym przypadku chodzi o nie rozegraną konkurencję w dniu 9 lipca.

szybowców, o czym pisaliśmy w jednym z poprzednich numerów. Najlepszą odległość uzyskali Józef Pieczewski i Jerzy Adamek. W rejonie Konina lądowało 10 zawodników. Wszyscy oni uzyskali trzecie miejsce.

**Józef Pieczewski — zwycięzca konkurencji o przelocie:** Rozegrano go w warunkach bezchmurnej pogody. Cała taktyka polegała na tym, aby się utrzymać w grupie szybowców; nie dać się zepchnąć na jakąś pozycję indywidualną. Zasadniczo samo odejście było już trudne ze względu na to, że wszyscy wiedzieli, iż konkurencja będzie liczona jako odległościowa, a nie prędkościowa. Powodem tego były słabe wznoszenia zaraz po starcie i na początku trasy. Wszyscy lecieli w jednej zwartej grupie; ci co odłączyli się od niej, to na ogół lądowali, a komu udało się dołączyć do następnej grupy — to dalej leciał. Pod koniec trasy, kiedy już było wiadomo, że jeden z kominów termicznych będzie ostatnim, należało się utrzymać jak najbliżej — w grupie, aby mieć zapewnioną końcówkę. Ona decydowała o zwycięstwie, oczywiście nie punktowym jakimś większym, ale o zwycięstwie w konkurencji. Tak się złożyło, że z końcowego kominu termicznego, w którym było wiadomo, że się w nim nikt nie podkręci — a wiatr się wzmógł — zdecydowałem się na przeskok po prostej z pięciuset metrów — przez Konin. Nad bagienkami troszeczkę mnie potrzy-

kula). Było to latanie bezowocne i wyczerpujące, które nie przyniosło nam żadnego dowiedzenia (Witek). Było to zadanie, w którym raczej szło o bezpieczeństwo lotu niż o wynik. W każdej chwili mogło nastąpić zderzenie. Widziałem wiele sytuacji bardzo krytycznych. Przelot bardzo nerwowy, nie dający zawodnikowi żadnych korzyści taktycznych. Konkurencja powolna, ze względu na całkowicie bezchmurną termikę (Sznurowski). Szczęściarska (Dziuba). Trudna, męcząca nie odzwierciedlająca układu sił i umiejętności poszczególnych pilotów. Zaplanowana na wyrost (Królikowski). Niewłaściwie dobrana (Jakób). Proszę mi wierzyć, ale to była naprawdę trudna konkurencja (Gorzkiewicz).

### 1 LIPCA — BEZ LOTÓW

Zmienne warunki atmosferyczne spowodowały odwołanie startów do kolejnej konkurencji.

### 2 LIPCA — III KONKURENCJA

**Prognoza pogody:** Polska znajdowała się pod wpływem słabnącego klina związanego z wyżem azorskim. Początkowo pogodnie, później rozwój chmur kłębiastych, po południu stopniowy wzrost zachmurzenia, wieczorem możliwe słabe opady. Termika wypracowana, po południu stopniowo zanikająca. Maksymalny zasięg wznoszeń: 1 500 m. Wznoszenia pod chmu-



Prognoza pogody: Polska znajdowała się pod wpływem wypełniającego się niżu z ośrodkiem nad Północną Finlandią. Dość pogodnie, po południu przelotny deszcz. Chmury: 2/8-5/8 Cu (1 000—1 500 m) i 3/8-5/8 Ac (2 000 m). Termika naniesiona w połączeniu z wypracowaną, wznoszenia od 1,5 do 3,5 m/sek. i w chmurach do 4 m/sek. Wiatry od 25—45 km/h. Izoterma 0°: 1 700 m.

Zapowiedziany prędkościowy przelot po trasie trójkąta 307 km ze względu na pogorszenie się warunków atmosferycznych został zamieniony na prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, 2 x 92 km (184 km). Początkowo wszystko wskazywało na to, że konkurencja będzie udana. Nad punktem zwrotnym meldowało się 35 szybowców. Natomiast na trasie powrotnej do Leszna lądowały 24 szybowce. Metę osiągnęło jedynie 10 pilotów, w tym Jerzy Popiel na „Zefirze-3”, ponieważ przeornie odeszli w bok od trasy — aż pod Rawicz — i dzięki tej taktyce ukończyli zadanie dnia. Jako pierwszy przyleciał Julian Ziobro. Dopiero po 16 minutach zameldował się drugi z kolei zawodnik — Mirosław Królikowski.

**Julian Ziobro** — zwycięzca konkurencji o przelocie: Meldowałem się razem z Edkiem Makulą i Franciszkiem Kępką. Przez krótki czas leciałem z nimi, ale później odłączyłem od nich i całą trasę leciałem samotnie. W pewnej chwili usłyszałem głos Mirka Królikowskiego, który donosił, że mija Gostyń i ma 3 000 m. „Koniec świata” — pomyślałem sobie. Ja mam tylko 700 i znowu będę jedynym z ostatnich, tych gorszych. Chociaż byłem w przelotach prędkościowych na ogół w pierwszej dziesiątce, to jednak gdy dzisiaj doleciałem do lotniska, będę na szarym końcu. Ponieważ nie miałem chmury do wykroczenia wysokości, skreśliłem od razu pod szlak, w lewo nad Rawicz. Tam miałem dwie chmury cumulus, między którymi był komin termiczny. W tym dniu wiatr przyziemny był znacznie większy na wysokości 300 m aniżeli na wysokości 500 m. W związku z tym kominy były nieregularnie usytuowane w stosunku do chmury. Na mniejszej wysokości, o dziwo, wiał większy wiatr i w związku z tym komin termiczny był usytuowany dziwnie, w kształcie litery S. Z doświadczenia wiedziałem, że właśnie te kominy są z przodu chmury — z jej lewej strony, patrząc w kierunku zachodnim. W okolicy Rawicza, właśnie między chmurami — po stronie południowo zachodniej, przedniej chmury — napotkałem komin 4 m/sek. Tam uzyskałem wysokość 700 m. Wznoszenie nie ustawało. Gdy zauważyłem, jak cztery „Foki” dolatywały do

mnie, szybko opuściłem komin termiczny i poleciałem dalej. Cały przelot wykonałem w czasie 2 h 40 min. Dolot — wykonałem z odległości 20 km i wysokości 1 100 m. Na dolocie napotykałem wznoszenia rzędu 4—5 m/sek, jednak nie krążyłem. Chodziło mi o uzyskanie największej prędkości. Gdy przyleciałem na lotnisko, byłem bardzo zdziwiony, że jestem pierwszy.

**Konkurencja w ocenie zawodników:** Charakterystyczne dla niej było to, że wszyscy ci, którzy znaleźli się w pewnym momencie w bardzo kłopotliwej sytuacji i weszli w chmurę — nie dolecieli do lotniska (Makula). Dobrana do warunków atmosferycznych. Nie przewidziano jednak przejścia frontu stałego, który w końcówce lotu uniemożliwił rozegranie konkurencji w sposób właściwy. W efekcie szczęście, jak również przypadek zadecydował o uzyskanych wynikach (Witek). W drodze powrotnej, w odległości około 40 km przed Leszmem, panowały takie warunki atmosferyczne, które utrudniały dobiec do lotniska (Królikowski). Nieciekawo ze względu na kryzys, nie do pokonania przez większość zawodników (Szurowski). Dolecieli ci, którzy nie weszli w chmurę przed lotniskiem (Wróblewski). Właściwie dobrana ale trudna (Jakób i Gorzkiewicz).

## 5 LIPCA — KONKURENCJA NIE ZALICZONA

Tego dnia zawodnicy wystartowali do prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego na trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp. (333 km). Piloci wyruszyli pod wiatr w stronę Zielonej Góry (75 km). Niebo usiane cumulusami budziło jak najlepsze nadzieje. Wkrótce jednak warunki atmosferyczne zaczęły się pogarszać: wiatr stał się silniejszy, nadchodziły przelotne opady deszczu. Do Zielonej Góry dotarło jedynie dwóch pilotów: Edward Makula i Adam Witek. „Zefir-3” zdołał zawrócić do Leszna. Pozostałe szybowce lądowały na trasie, względnie w obrębie Zielonej Góry. Konkurencja została unieważniona.

## 6—9 LIPCA — BEZ LOTÓW

Przez cztery dni zawodnicy i kierownictwo sportowe mistrzostw oczekiwało na poprawę warunków atmosferycznych. Każdy następny dzień nie przynosił nadziei na poprawę pogody. Podczas pierwszych trzech dni nawet nie otwierano hangaru. Natomiast czwartego dnia ogłoszony przelot docelowy do Łodzi, odwołano po godzinie 15. Było bardzo zimno i wiał silny wiatr. Padał również deszcz. Nastąpiła typowa jesienno-zimowa pogoda. Kierownictwo starało się wypełnić wolny czas organizując dla zawodników spotkania, ogniska i pokazy filmowe.

Prognoza pogody: Polska znajdowała się na skraju niżu z ośrodkiem nad Południową Finlandią. Chmurno, okresami przelotny deszcz. Wiatry od 25—50 km/h. Termika wypracowana, słaba, wznoszenie od 1 do 2 m/sek., w chmurach od 4 do 5 m/sek. Chmury: 5/8—8/8 CuSc (700—1 000 m). Izoterma 0°: 1 700 m; powyżej oblodzenie umiarkowane.

Najbardziej dramatyczna i pełna emocji konkurencja, którą był prędkościowy przelot docelowy Leszno — Łódź (198 km) rozpoczęła się o 12.30. Wiele szybowców niezwłocznie po odcięciu meldowało się nad taśmą i odlatywało w stronę Łodzi. Największego pecha miał Mirosław Królikowski, który po wykorzystaniu trzech startów zmuszony był do pozostania na lotnisku w Lesznie. Podobnego pecha miał Tadeusz Dziuba. Jednym z ostatnich, którzy tego dnia wystartowali, był Edward Makula. Jego start nastąpił po godzinnym oczekiwaniu na poprawę warunków atmosferycznych. Lotnisko w Łodzi osiągnęło tylko pięciu pilotów. Pozostali lądowali na trasie w odległości od 13 do 183 km od Łodzi.

**Jan Prokop, zwycięzca konkurencji o przelocie:** Niewątpliwie była to jedna z najtrudniejszych konkurencji mistrzostw. Muszę przyznać, iż nie spodziewałem się zwycięstwa. Leciałem ze zmiennymi uczuciami ukończenia przelotu. Jednak udało mi się osiągnąć Łódź i tym samym przesunąć się na lepsze miejsce w punktacji końcowej.

**Konkurencja w ocenie zawodników:** Była to dla mnie najbardziej denerwująca konkurencja, dlatego że rozpoczęcie jej nastąpiło w takim momencie, kiedy z góry było wiadomo, że cała kolejka pilotów nie zdąży wystartować, by nawiązać kontakt z warunkami atmosferycznymi, które zanikały. Tak się też stało i jedenastu pilotów pozostało na ziemi, podczas gdy ich koledzy odlecieli (Makula). Konkurencja przypadła pod względem możliwości wykorzystania warunków atmosferycznych, nie dająca pilotom możliwości jednakowego startu (Witek). Najbardziej szczęśliwą konkurencją (Wróblewski). Przelot obfitował w bardzo trudne warunki atmosferyczne (Gorzkiewicz). O zaliczeniu konkurencji decydowało szczęście (Jakób i Kępka).

## 11 LIPCA — ZAKOŃCZENIE

O godzinie 12 nastąpiło uroczyste wręczenie nagród i upominków oraz zamknięcie mistrzostw.

Drugą część materiału z tegorocznych mistrzostw, obejmującą m. in. ocenę zawodów, opublikujemy za tydzień.

TADEUSZ MALINOWSKI

# WYNIKI

## XI (XX) SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

### LESZNO 27. 06 — 11. 07 1965

Zawodnik — Aeroklub	Ogółem punktów	28 czerwca Trójkąt 217 km km/h miejsce	30 czerwca DP 182 km km/h miejsce	2 lipca DP 228 km km/h miejsce	4 lipca DP 184 km km/h miejsce	10 lipca Docel 199 km km/h miejsce									
1 E. Makula, Katowice	4 344	65,6	1	255	3-20	83,2	4	54,8	5	63,8	2				
2 F. Kępka, Bielsko-Biała	3 708	59,6	9	255	3-20	86,3	2	149	km	15-16	185	km	6		
3 R. Jakób, Poznań	3 696	52,2	10	255	3-20	76,8	9	56,1	4	156	km	8-9	1		
4 H. Muszczyński, Ostrów	3 407	63,8	3	255	3-20	80,7	8	125	km	30	158	km	7		
5 J. Wróblewski, Bydgoszcz	3 407	61,2	8	255	3-20	227	km	29	56,1	4	55,3	4			
6 K. Gorzkiewicz, Gdańsk	3 401	58,0	11	255	3-20	70,1	17	148	km	17	49,2	5			
7 J. Prokop, Stalowa Wola	3 254	50,1	18	230	25	73,1	14	149	km	15-16	65,5	1			
8 S. Wielgus, Warszawa	3 241	55,4	18	255	3-20	64,4	23	152	km	14	55,9	3			
9 M. Królikowski, Warszawa	3 234	61,0	7	255	3-20	81,4	6	61,7	2	0	33-34	3			
10 J. Pieczewski, Łódź	3 091	62,2	4	261	1	86,8	1	130	km	23-27	67	km	17		
11 A. Kmiotek, Warszawa	3 020	57,0	15	255	3-20	83,2	3	169	km	10-11	64	km	18		
12 J. Adamek, Warszawa	2 878	59,9	8	260	2	69,8	18	163	km	13	86	km	14		
13 A. Witek, Kielce	2 809	61,3	5	255	3-20	80,9	7	140	km	20-21	25	km	27-28		
14 L. Kuciński, Rzeszów	2 719	49,0	27	255	3-20	60,8	25	169	km	10-11	156	km	8-9		
15 J. Dyczkowski, Lublin	2 672	57,2	13	165	32	74,7	12	122	km	31-32	130	km	10		
16 J. Ziobro, Jelenia Góra	2 581	75	km	35	255	3-20	82,3	5	68,1	1	56	km	21		
17 S. Łuszczyński, Wrocław	2 540	64,3	2	249	21	69,7	26	166	km	12	15	km	31-32		
18-19 S. Kluk, Stalowa Wola	2 523	57,5	12	255	3-20	73,6	13	132	km	23-24	48	km	23		
18-19 W. Szurowski, Warszawa	2 523	54,2	19	244	23	72,0	16	132	km	23-24	80	km	15		
20 T. Dziuba, Szczecin	2 327	52,2	22	226	26	74,8	11	145	km	18	0	33-34			
21 O. Olszewski, Gdańsk	2 272	57,1	14	207	30-31	222	km	30	51,0	7	58	km	20		
22 F. Szachewicz, Warszawa	2 254	54,0	21	248	22	55,1	28	122	km	31-32	113	km	12		
23 S. Makne, Poznań	2 235	56,9	16	255	3-20	72,2	15	61,7	3	21	km	30			
24 S. Ratusiński, Zielona Góra	2 117	50,6	25	77	35	75,5	10	44,5	9	46	km	25			
25 P. Majewska, Warszawa	2 091	155	km	31	235	3-20	68,6	20	49,3	8	52	km	22		
26 B. Jóźwicki, Radom	1 980	43,1	29	255	3-20	66,5	21	130	km	25-27	63	km	19		
27 J. Wasilewski, Wrocław	1 910	41,0	30	237	24	62,0	24	127	km	28-29	94	km	13		
28 M. Łuszczyński, Wrocław	1 578	151	km	32	99	33	68,3	19	96	km	34	128	km	11	
29 H. Lisiecki, Jelenia Góra	1 500	48,3	28	209	29	139	km	33	138	km	22	15	km	31-32	
30 A. Dankowska, Poznań	1 471	51,3	24	212	28	X	—	130	km	25-27	23	km	27-28		
31 L. Merlo, Bydgoszcz	1 446	24	km	36-37	255	3-20	217	km	31	143	km	19	74	km	16
32 H. Jaworski, Świdnik	1 354	113	km	34	207	30-31	58,6	27	140	km	20-21	27	km	26	
33 K. Trzpił, Warszawa	1 287	51,5	23	255	3-20	207	km	32	X	—	X	—	—		
34 M. Kochanowski, Gdańsk	1 190	56,5	17	221	27	X	—	X	—	X	—	X	—		
35 Z. Nasietowski, Radom	1 186	150	km	33	X	—	64,9	22	127	km	28-29	47	km	24	
36 A. Barycza, Lublin	644	54,1	20	88	34	X	—	X	—	X	—	X	—		
37 M. Pawluk, Stalowa Wola	471	24	km	36-37	0	36	134	km	34	114	km	33	23	km	29
Poza konkursem na szybowcu Zefir-3															
4 Jerzy Popiel, Jelenia Góra	3 582	72,1	1	191	32	91,5	1	56,4	4	X	—	—	—		
X — nie startował															





# HARCERSKI SALON LOTNICZY

## 1965

W połowie miesiąca czerwca przeprowadzono we Wrocławiu Harcerski Salon Lotniczy 1965. Organizatorami tej imprezy byli: Główna Kwatera ZHP, redakcje: „Skrzydłata Polska” i „Na Przełaj”, Komenda Dolnośląskiej Chorągwi ZHP oraz Aeroklub Wrocławski, który jednocześnie wystąpił w roli gospodarza. Na jego bowiem terenie, a więc na lotnisku Mały Gądów, odbyła się ta ciekawa impreza. Nietrudno się domyślić, iż głównym inicjatorem zorganizowania tej imprezy był Aeroklub Wrocławski.

Na program Harcerskiego Salonu Lotniczego złożyły się:

- Harcerski Sejmik Lotniczy (16 czerwca),
  - Zawody Modeli Latających o Puchar Przechodni Komendy Dolnośląskiej Chorągwi ZHP (17 czerwca),
  - Wystawa sprzętu lotniczego (17 i 20 czerwca),
  - Pokazy lotnicze (20 czerwca).
- Harcerski Salon Lotniczy 1965 przeprowadzono w ramach uroczystości związanych z dwudziestą rocznicą powrotu Ziemi Zachodnich do Macierzy.

W środę, 16 czerwca o godzinie 16, rozpoczęły się obrady Harcerskiego Sejmiku Lotniczego, które zakończyły się w późnych godzinach wieczornych. Uczestniczyło w nich 42 działacze Związku Harcerstwa Polskiego, Związku Młodzieży Socjalistycznej oraz Aeroklubu PRL. Byli to głównie reprezentanci następujących ośrodków lotniczych: Poznań, Warszawa i Wrocław.

Zebrani wysłuchali dwóch referatów: harcmistrza Ryszarda Chmielewskiego (Główna Kwatera

ZHP — Warszawa) pt. „Osiągnięcia lotnictwa harcerskiego w dwudziestolecie” oraz podharcmistrza Antoniego Chojcana pt. „Osiągnięcia Dolnośląskiej Komendy Chorągwi ZHP w pracy lotniczej” (Wrocław).

W swoim referacie Ryszard Chmielewski poruszył m. in. trzy główne problemy działalności lotniczo-harcerskiej:

- pierwszy — lotnicze formy pracy w harcerstwie,
- drugi — zadanie oddziaływania na swoje środowisko,
- trzeci — krzewienie kultury technicznej.

Ponadto zaznajomił on zebranych z osiągnięciami harcerstwa lotniczego w minionym dwudziestolecie oraz przedstawił plany Głównej Kwatery ZHP na najbliższe lata.

Przy tej okazji warto wiedzieć, iż aktualnie istnieje na terenie kraju 217 harcerskich drużyn lotniczych grupujących około 6 000 członków. Oprócz tych drużyn działają 42 harcerskie modelarnie lotnicze, zrzeszające około 1 000 członków.

Do najaktywniejszych Komend Chorągwi ZHP należą: katowicka, gdańska, wrocławska, olsztyńska i poznańska. W tych chorągwiach przywiązuje się wiele uwagi do działalności lotniczej w harcerstwie, do współpracy i współdziałania z aeroklubami regionalnymi, wreszcie do szerokiego popularyzowania lotnictwa w drużynach harcerskich.

W harcerskich drużynach lotniczych wyrosło wielu przyszłych wartościowych modelarzy lotniczych, pilotów szybowcowych, pilotów samolotowych oraz skoczków spadochronowych. Często ich spotykamy na różnego rodzaju zawo-

dach lotniczych, czytamy o ich pięknych osiągnięciach w sporcie lotniczym tak w kraju jak i za granicą. Nie zawsze też pamiętamy, a czasem i nawet nie wiemy, że są harcerzami.

Jeśli natomiast chodzi o najbliższe zamierzenia na lata 1966—1968 to głównymi kierunkami w dziedzinie rozwoju drużyn lotniczych i zwiększania ich poziomu lotniczego będą należały: szersze niż dotąd powiązanie wychowania młodzieży z lotnictwem, uatrakcyjnienie wycieczek na lotniska i do zakładów produkujących sprzęt lotniczy, zwiększenia zasięgu modelarstwa lotniczego w harcerstwie oraz praktycznego działania społecznego.

Drugi z kolei referat wygłoszony przez wiceprezesa Aeroklubu Wrocławskiego, Antoniego Chojcanę, dotyczył analizy dotychczasowej działalności lotniczo-harcerskiej w drużynach podległych Komendzie Dolnośląskiej Chorągwi ZHP we Wrocławiu. W referacie swym mówca przedstawił to wszystko, co zrobiono w tej dziedzinie, szczegól-

tery ZHP do poczynienia skutecznego starania o zorganizowanie ścisłej współpracy harcerstwa, Aeroklubu PRL, ZMS, ZMW oraz władz oświatowych w zakresie najskuteczniejszego kształtowania zainteresowań i zamiłowań lotniczych młodzieży, struktur organizacji działalności lotniczej, przygotowania programów działania, metod pracy, przygotowania kadry instruktorskiej, planów wydawniczych oraz zaopatrzenia w materiały techniczne;

- zobowiązanie Komisji Lotniczej Naczelnej Rady Harcerskiej do zajęcia stanowiska i przedstawienia Głównej Kwaterze Harcerstwa i kolejnemu Harcerskiemu Sejmikowi Lotniczemu wniosków w następujących sprawach: współpracy organizacji młodzieżowych w zakresie popularyzacji lotnictwa; dotychczasowych programów, form i wyników pracy lotniczej w harcerstwie, w tym tanich, masowych form popularyzacji lotnictwa; struktury organizacyjnej lotnictwa harcerskiego; przygotowania kadry instruktorskiej dla lotnictwa harcerskiego; podreczników do pracy lotniczej w harcerstwie; zestawów materiałów modelarskich; wywiązywania się Składowic Harcerskich z zadań w zakresie zaopatrywania w materiały harcersko-lotnicze; przydatności lotnictwa po politechnizacji nauczania; wykorzystania wydawnictw młodzieżowych, radia i telewizji do popularyzacji lotnictwa; regulaminu pracy Harcerskich Sejmików Lotniczych.

Zebrani uznali konieczność szerzego niż do tej pory stosowania dotychczasowych form pracy lotniczej w ZHP według obowiązujących programów i wytycznych. Ponadto wyrazili oni uznanie organizatorom I Harcerskiego Sejmiku Lotniczego za pomysł, inicjatywę i organizację spotkania.

O Zawodach Modeli Latających, które przeprowadzono 17 czerwca, napiszemy oddzielnie w naszym stałym dziale modelarskim. Pokaz sprzętu lotniczego, jak również niedzielne pokazy ściągnęły na lotnisko klubowe ponad 20 000 widzów, którzy z niesłabnącym podziwem oglądali poszczególne numery programu, nagradzając pilotów i skoczków następnie długotrwałymi oklaskami. Atrakcyjnym punktem programu była akrobacja na trapezie pod spadochronem w wykonaniu spadochroniarki czechosłowackiej Rużeny Rybovej.

Reasumując należy stwierdzić, iż zorganizowanie Harcerskiego Salonu było słuszną i potrzebną. (m)



Aktualny Spadochronowy Mistrz Polski Edward Ligocki jest wychowankiem jednej z harcerskich drużyn lotniczych Wrocławia. Na zdjęciu: Edward Ligocki po zakończeniu atrakcyjnego pokazu spadochronowego w dniu 20 czerwca we Wrocławiu.

nie w ostatnich latach, oraz nakreślił program działania na najbliższe lata.

Po referatach odbyła się dyskusja, w której głos zabierali: Longin Kusiak, Karol Wójcik, Józef Derda, Zdzisław Pakieliewicz, Jan Bury, Grzegorz Brychczyński, Marian Masiewicz, Ryszard Chmielewski, Antoni Chojcan oraz Bogdan Zeniowski.

W wyniku wysłuchania referatów oraz przeprowadzonej dyskusji uczestnicy I Harcerskiego Sejmiku Lotniczego uznali za niezbędne:

- powołanie Komisji Lotniczej przez Naczelną Radę Harcerstwa;
- zobowiązanie Głównej Kwa-

U góry: Modelarze uczestniczący w zawodach przygotowują się do startu. Na drugim planie samolot „Bies”. Poniżej: Harcerki i harcerze z drużyn lotniczych Komendy Dolnośląskiej Chorągwi ZHP, którzy uczestniczyli w Harcerskim Sejmiku Lotniczym 1965. Foto TM (3), JP (1).





# Paryskie RENDEZ-VOUS

WŁODZIMIERZ  
BENDA  
Korespondencja  
własna  
z Francji



Dr inż. Oleg Antonow udziela wywiadu na lotnisku Le Bourget po przylocie 250-tonowego radzieckiego olbrzyma AN-22 o rozpiętości 64,4 m.

**T**EGOROCZNY, 26 Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny w Paryżu był niewątpliwie największym w historii tej światowej imprezy.

Wystawiono łącznie 168 samolotów i śmigłowców — liczbę absolutnie rekordową; kilkadziesiąt typów rakiet, m. in. amerykańskie rakiety orbitalne: „Atlas” i „Titan-II”; francuskie rakiety — sondy: „Bélier”, „Centaure”, „Dragon”, „Eridan”, „Tacite”, „Véronique-61”, „Vesta”; rakiety z serii kamieni drogocennych: „Smaragd”, „Topaz”, „Rubin” i największą z nich — „Diament”. Prawie kompletny zestaw nosicieli przyszłych francuskich sztucznych satelitów, które zostały również pokazane.

Firmy elektroniczne wystawiły ogromny asortyment przyrządów pokładowych i naziemnych, wyposażenia stacji śledzenia sztucznych satelitów i kierowania nimi, urządzeń kierujących rakietami oraz układów pomiarowych.

Producenci silników przedstawili komplet najnowszych rozwiązań napędów wszelkich istniejących i projektowanych obiektów latających: samolotów, śmigłowców, rakiet, statków kosmicznych. Ekspozyty były uzupełnione licznymi wykresami, modelami, schematami świetlnymi, filmami z przebiegu prób itd.

Imponujący przegląd współczesnej techniki.

Co widzieliśmy nowego? — Sporo! Oto podstawowe, najbardziej charakterystyczne kierunki ekspozycji paryskiej warte podkreślenia.

## Gorączka kosmiczna

Tegoroczny Salon był niewątpliwie pierwszym na szeroką skalę pokazem wysiłku człowieka w celu zdobycia i poznania przestrzeni pozaziemskiej. Dwie kosmiczne potęgi: ZSRR i USA

uchyliły rąbka pasjonującej tajemnicy, wystawiając zgodnie obok siebie fragmenty urządzeń, które wyniosły na orbitę pierwszych śmiazków.

Dwa statki kosmiczne z serii „Wostok” i ostatni człon ich rakiety nośnej cieszyły się nieprzerwanym i niesłabnącym zainteresowaniem. Długie kolejki tworzyły się także przed rakieta „Titan-II”, której wnętrza udostępniłno zwiedzającym.

Na horyzoncie kosmicznym pojawia się nowe państwo — Francja. Mieliśmy możliwość widzieć jej przyszłe sztuczne satelity: A-1 (eksperymentalny) oraz D1 i D2 (naukowe). Do ich startu



Zdjęcie dobrze obrazujące wielkość radzieckiego odrzutowca pasażerskiego IL-62. Aby obejść ten samolot dookoła paryżanie musieli się porządnie nasapacerować. Długość samolotu — 53,1 m, rozpiętość — 43,3 m, wysokość — 12,4 m. Foto: W. Benda

brakuje już tylko jednego członu rakiety nośnej („Szafir”), który przechodzi właśnie ostatnie próby.

Pozostałe państwa również spieszą w Kosmos. Z pomocą amerykańską krąży już w przestrzeni satelity Anglii i Kanady, inne mają być wyniesione wspólnym wysiłkiem wielu krajów europejskich, począwszy już od 1966 r.

Zwracał też uwagę projekt podwójnego orbitalnego załogowego pojazdu raketowego, który przedstawiły zakłady Junkers z NRF.

## Samoloty tanich podróży

Zarysowująca się już od kilku lat tendencja do obniżenia cen biletów lotniczych i zrównanie ich z cenami przejazdów kolejowych zainicjowała prace nad konstrukcjami samolotów-gigantów.

W Paryżu nastąpiła konfrontacja tych idei. Niektóre projekty są jeszcze zbyt odległe, aby je móc ocenić. Do nich zaliczyć chyba należy przyszłe samoloty: Boeing-733 i L-200 (Lockheed). Natomiast ich konkurent, głośny samolot naddźwiękowy „Concorde”, zaczyna stopniowo nabierać realnych kształtów. Firmy współpracujące, Sud Aviation (Francja) i British Aircraft Corporation (Anglia) podały już pierwsze konkretne wyniki prac. Oto one:

„Concorde” będzie naddźwiękowym samolotem pasażerskim dla 118—124 osób, wykonanym z lekkich stopów metali, wyposażonym w 4 silniki BS „Olympus-593”, opracowywane wspólnie przez Zakłady Bristol Siddeley i SNECMA, każdy o ciągu 15 880 kG. Rozpiętość — 25,5 m, długość — 56,2 m, wysokość — 11,6 m, pow. nośna — 358,25 m<sup>2</sup>, ładownia — 17,6 m<sup>3</sup>. Ciężar przy starcie — 148 000 kG, długość startu — 2 900 m, ciężar przy lądowaniu — 91 000 kG, długość lądowania — 2 300 m, prędkość przelotowa — 2 330 km/h, zasięg — 6 700 do 11 800 km, ciężar paliwa — 79 000 kG.

Niemniej „Concorde” jest ciągle tylko projektem, choć bardzo zaawansowanym.

Kilkadziesiąt metrów od przedstawicielstwa Sud Aviation stał nowiutki olbrzym radziecki, go „Aeroflotu”, imponujący, o pięknej, wydłu-

żonej sylwetce: IL-62, z 4 dwuprzepływowymi turbodwusłupowymi NK-8 o ciągu 10 500 kG każdy.

Jest to ostatni z rodziny poddźwiękowych samolotów pasażerskich ZSRR. Następny z kolei, Tu-144, będzie już samolotem naddźwiękowym.

Przez blisko tydzień IL-62 był gwiazdą pierwszej wielkości paryskiego Salonu. Nie kończące się kolejki ciekawych jego wnętrza prażyły się cierpliwie w słońcu.

A jednak wybuchła nowa „bomba”. Przylot radzieckiego giganta AN-22. „Anteusz” konstrukcji dra inż. Olega Antonowa poblił wszelkie możliwe rekordy zachwyty. Paryż był naprawdę oszołomiony!

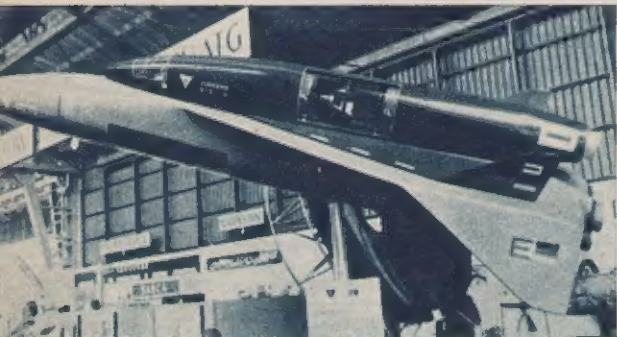
## Samoloty pionowego startu

W tej kategorii pokazano w locie dwa samoloty: francuski „Balzac” V 001 oraz brytyjski Hawker Siddeley „Kestrel” P-1127.

Widowisko urzekające! Mimo klasycznej sylwetki samolotów naddźwiękowych ich zachowanie się w powietrzu było doprawdy niezwykłe. Przy ogłuszającym huku silników samolot unosi się powoli i zupełnie pionowo, zawisa na chwilę, obraca wokół, jakby z namysłem, w którą się udać stronę, po czym zdecydowany już, nabierając rozpędu wypryska w górę. Wykonawszy przewidziane programem ewolucje zawisa kilka metrów nad ziemią, obraca się w lewo, w prawo, defiluje z prędkością piechura wzdłuż trybuny, obniża się — za chwilę usiadzie... Nie, pilot się rozmyślił, szuka innego miejsca... Powtarza swój powolny spacer, tym razem lecąc tyłem, wbrew logice. Zawisł znowu, sekundę, dwie... po czym łagodnie, z wdziękiem, osiada na trawie.

Jednomiejscowy samolot doświadczalny „Balzac” V 001 zewnętrznie niewiele się różni od znanego „Mirage-III”. W momencie kiedy „Balzac” wisiał nieruchomo zawieszony nad ziemią, kilkadziesiąt metrów wyżej jego prawie bliźniak przemknął nad naszymi głowami z ogromną prędkością.

CIĄG DAJSZY NASTĄPI



Wyżej — Makieju transportowca kosmicznego Junkers RT-8 składającego się z dwóch członów o sylwetkach samolotowych, umieszczonych jeden na drugim. Pojazd ma startować z poziomej wyrzutni szynowej, długości 3 km. Masa przy starcie — poniżej 200 t, masa użyteczna — 2,5 t. Realizacja projektu przewidziana w latach 1975—80. Niżej: Bezsłoneczne próby lotniskowej straży ogniowej ugaszenia płonącego bombowca USA B-58 „Hustler”, który uległ katastrofie podczas trwania Salonu. Zginęła 3-osobowa załoga. Nad miejscem wypadku unosi się śmigłowiec USA.







## JAK ROZBIŁA SIĘ HANSA

Jak już donosiliśmy, w maju br. podczas 121 lotu próbnego w okolicach Madrytu uległ katastrofie prototyp szeroko reklamowanego zachodniemieckiego odrzutowca dwusilnikowego HFB-320 „Hansa”. Pilot prowadzący maszynę, Amerykanin Loren W. Davis, zginął podczas upadku samolotu na ziemię, drugi pilot Hans Bardill uratował się skacząc ze spadochronem. Wypadek ten wywołał duże zamieszanie wśród przemysłowców lotniczych NRF

i zaniepokojenie opinii publicznej kraju, która od dłuższego czasu przekonywana była o całkowitej niezawodności samolotu HFB-320 „Hansa”.

Nie czekając na oficjalne orzeczenie hiszpańskiej komisji badającej przyczyny katastrofy, przedstawiciele zachodniemieccy w ten sposób przedstawili przebieg tragicznego lotu:

Wypadek nastąpił podczas prób tzw. przeciągnięcia. Poprzednie próby tego rodzaju wypadły pomyślnie. Lot przebiegał na wysokości 7 000 m. Samolot doprowadzony przez pilota do nadmiernie wysokich kątów natarcia, znalazł

się w stanie niesterowności. Pilotowi nie udało się, przy użyciu steru wysokości, spowodować maszyny do normalnego zakresu kątów natarcia i odzyskać kontroli nad lotem. Nastąpiły próby odzyskania sterowności poprzez użycie steru kierunku, jednak przyczyniło się to do przejścia maszyny w korkociąg, który szybko zmienił się w płaski.

Użycie hamującego spadochronu ogonowego, przewidzianego na tego właśnie rodzaju stany lotu, nie dało rezultatu.

W 45 sekund po znalezieniu się samolotu w niebezpieczeństwie, kiedy wysokość zmalała do 5 000 metrów, na rozkaz Davisa drugi pilot Bardill użył spadochronu, lądując szczęśliwie na ziemi. Davis opuścił samolot około 35-40 sekund później, na wysokości 1 800 metrów, jednakże — jak wszystko na to wskazuje — przechwycony został przez linę spadochronu ogonowego samolotu i opłany przez nią nie mógł się już oswobodzić.

Samolot uderzył w ziemię i rozbił się. Silniki pracowały do ostatniej chwili. Pożaru nie było.

Hamburska wytwórnia HFB, zastosowawszy szereg środków ostrożności, postanowiła dalej prowadzić próby z drugim prototypem maszyny oraz z pierwszym egzemplarzem seryjnym, już gotowym. W budowie seryjnej znajduje się obecnie 30 sztuk samolotu HFB-320 „Hansa”.

(z)

## SUKCES RADZIECKICH FILMÓW W VICHY

W Vichy (Francja) zakończył się drugi z kolei festiwal filmowy Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), na którym 18 krajów zademonstrowało swoje najlepsze filmy lotnicze i astronautyczne.

Wielki poklask wśród widzów zyskały sobie radzieckie filmy: „W skafandrze nad planetą”, „Bariera niepewności” i „My, sportowcy — spadochroniarze”, które — w swych kategoriach — otrzymały pierwsze nagrody FAI, „Złote skrzydła”. Międzynarodowe jury sędziowskie przyznało również dwóm innym filmom radzieckim nagrody specjalne: film „W Kosmosie — Wschód” dostał nagrodę im. Maurice Nogués'a, wybitnego francuskiego lotnika, pioniera lotów dalekodystansowych, zaś film „Uwaga, nieważkość” — nagrodę przewodniczącego międzynarodowego jury festiwalu.

W uznaniu wysokich wartości artystycznych i aktualności francuski film „Niebo nad głową” otrzymał nagrodę prezydenta Francji. Pierwszą nagrodę dostał również amerykański film „X-15”, przedstawiający dzieje znanego rakietoplanu eksperymentalnego.

W klasie filmów historycznych i telewizyjnych pierwsze

miejsce zajęły filmy angielskie „Historia śmigłowca” i „Lot”.

Ogółem na festiwalu wyświetlono około 60 filmów, obrazujących burzliwy rozwój lotnictwa i astronautyki. Jak wynika z wypowiedzi uczestników festiwalu, ewenementem w Vichy była demonstracja radzieckiego filmu dokumentalnego „W skafandrze nad planetą”, pokazującego pierwszy w historii lot kosmonauty Leonowa w przestrzeni kosmicznej oraz dokumentalnego filmu amerykańskiego „Gemini-4”, uwidaczniającego pobyt w Kosmosie astronauty White'a.

Uwagę społeczeństwa francuskiego przyciągnął festiwal w Vichy tym bardziej, iż gośćmi festiwalu byli radzieccy kosmonauci: Gagarin, Komarow, Fieoktistow i Jegorow. W czasie trwania festiwalu radzieccy kosmonauci odbyli wiele spotkań z mieszkańcami Vichy oraz pobliskim miastem Clermont Ferrant i St. Etienne.

Festiwal zakończył się uroczystym wieczorem, podczas którego nastąpiło wręczenie nagród. Sam przebieg festiwalu oraz pobyt na nim radzieckich kosmonautów wywołał wielki oddźwięk w społeczeństwie Francji. (z)

## W SKRÓCIE

● Bułgaria i Abisynia podpisały umowę o podjęciu komunikacji lotniczej między stolicami obu krajów. Bułgarskie linie lotnicze TABSO planują uruchomienie szeregu połączeń do krajów Afryki i Bliskiego Wschodu.

● Pod Londynem odbył się próbny lot samolotu VC-10, nowego czterosilnikowego odrzutowca pasażerskiego dla linii BOAC. Na wysokości 4 000 m w samolocie lecącym z prędkością 500 km/h nagle oderwały się drzwi i uderzyły w jeden z silników, uderzając go. Samolot zdołał jednak szczęśliwie wylądować.

● Na lotnisku londyńskim pomyślnie przeprowadzono pierwszą próbę lądowania samolotu pasażerskiego „Trident” linii BEA bez udziału człowieka, lecz za pomocą automatycznego pilota. 88 pasażerów, którzy nie wiedzieli, iż występują w roli „królików doświadczalnych”, przybyło do Londynu z Paryża.

● Watykan zamierza kupić samolot do podróży dla papieża — donosi z Rzymu agencja AFP powołując się na poinformowane koła włoskie. Pozwoliłoby to na rozwiązanie wszystkich problemów, które wyłaniają się za każdym razem, kiedy papież udaje się w dłuższą podróż.

● Amerykańskie linie „Panamerican World Airways” uruchamiają regularne bezpośrednie połączenie z Pragi do Nowego Jorku. Samoloty lądują tylko, dla nabrania paliwa i dla wypoczynku pasażerów, w angielskim mieście Glasgow. Lot z Czechosłowacji do USA trwa 10 godzin i 20 minut.

● Indyjski minister spraw zagranicznych Singh oświadczył agencji prasowej MEN, przed opuszczeniem stolicy ZRA — Kairu, że przeprowadzone przez niego rozmowy w sprawie wspólnej budowy samolotów nadzwyczajowych przez Indie i ZRA przyniosły pozytywne rezultaty.

● W czasie wizyty brytyjskiej królowej w Bonn, zaproszony został przez prezydenta Lübkego na zamek Brühl general w stanie spoczynku Adolf Galland, jeden z najbardziej znanych w czasie wojny hitlerowskich generalów lotnictwa. Galland pod sam koniec wojny został przez Hitlera mianowany generalnym inspektorem lotnictwa i udekorowany „brylantami” do rycerskiej klasy żelaznego krzyża.

● Na Grenlandii wprowadzona jest obecnie regularna komunikacja powietrzna na trasach, które dotychczas obsługiwane były przez sanki ciągnięte przez psy. Na liniach komunikacyjnych łącznej długości 3 600 km latać będą śmigłowce.

● Senat USA przytłaczającą większością głosów zaaprobował projekt ustawy przewidujący wyasygnowanie 5,2 mld dolarów na realizację różnych programów badania Kosmosu. W sumę te wchodzi środki przeznaczone na przygotowanie i przeprowadzenie operacji, mającej na celu wylądowanie człowieka na Księżycu, którą USA zamierzają zrealizować do 1970 roku.

● 14 wojskowych spadochroniarzy hiszpańskich ze szkoły skoczków spadochronowych w Aleantilla koło Murcji poniosło śmierć wskutek zderzenia się w powietrzu dwóch samolotów transportowych, które następnie rozbiły się o ziemię. 16 spadochroniarzy uniknęło śmierci, opuszczając samolot przed zderzeniem względnie już po tym fakcie, lecz przed upadkiem samolotów na ziemię. 8 ofiar katastrofy to młodzi eweli szkoły, nie przekraczający 20 lat życia.

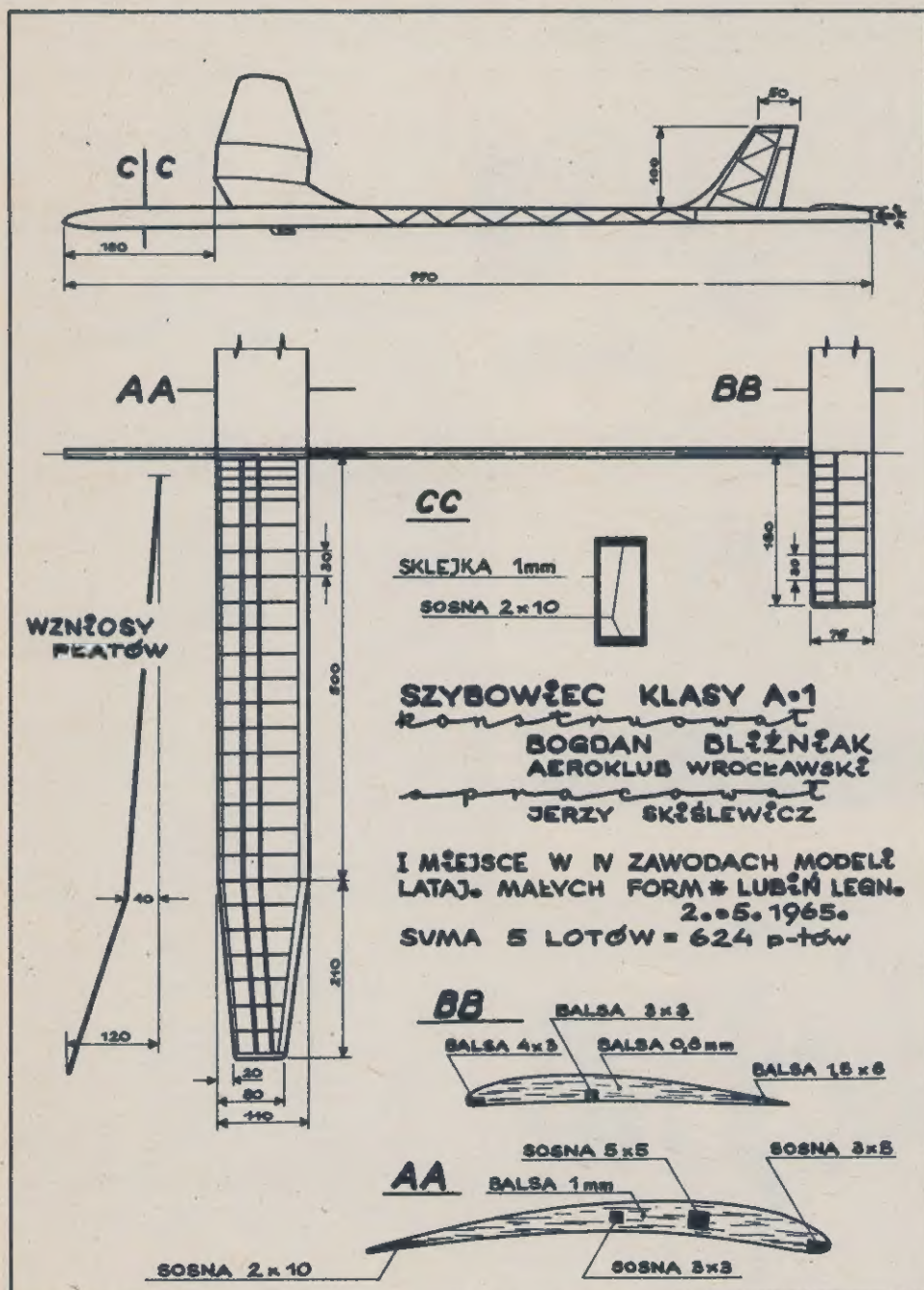
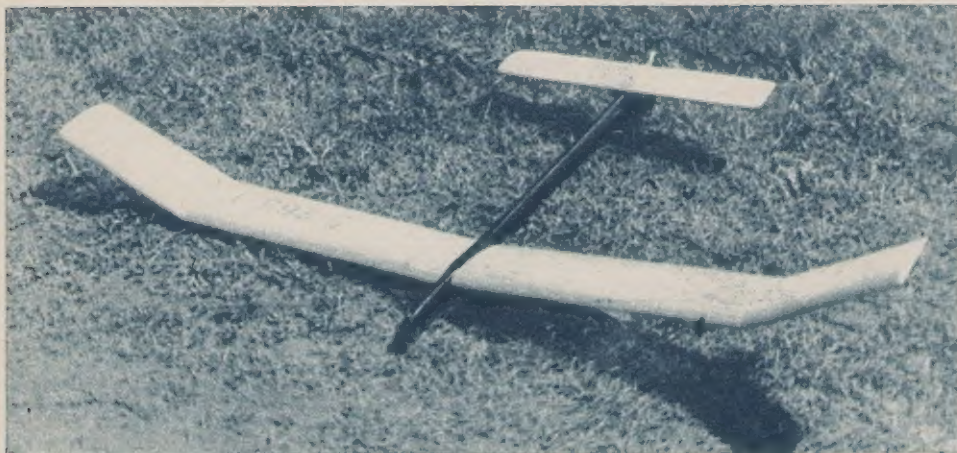


## ALPEJSKI DZWIG

W Szwajcarii, wszelkie budowy i transport w trudno dostępnych okolicach przeprowadzane są przy pomocy śmigłowców. Prace tego rodzaju prowadzi towarzystwo „Heliswiss” mające swoją siedzibę w Bernie. W minionym roku przeprowadzono na przykład 190 prac transportowych w Alpach przenosząc łącznie ładunki o ciężarze około 20 ton. Na zdjęciach: fragmenty prac górskiego dźwigu — śmigłowca Agusta-Bell 204-B.



## BOGDAN BLIŻNIAK

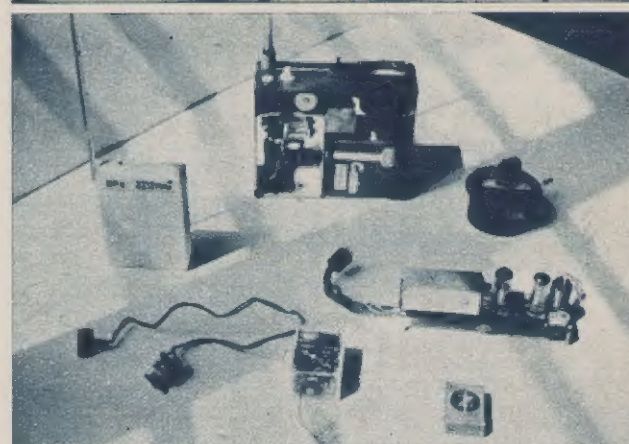
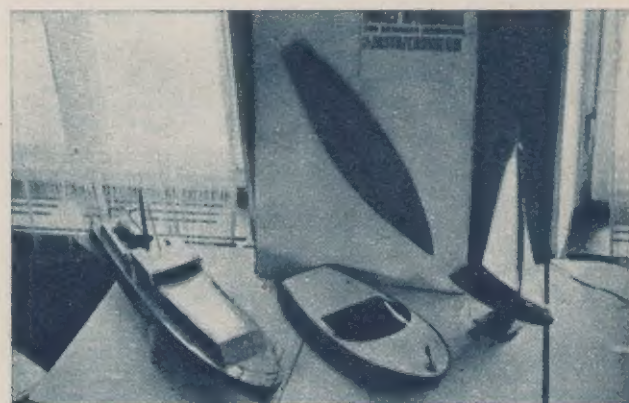


# ZAJĘCIA POLITECHNICZNE W MDK – Muranów

**Mgr int. BOHDAN WĘGRZYN**

**K**SZTAŁCENIE politechniczne obok kształcenia ogólnego czy zawodowego jest dziedziną stosunkowo młodą. Jest realizowane w szkołach i placówkach oświatowych, jak PM, MDK, DKDiM, SMT. Każda z tych placówek pozaszkolnych ma inny indywidualny program, zależny najczęściej od warunków lokalowych i finansowych. Niekiedy nie wiadomo, jak realizować ten program. Sięgamy wtedy do eksperymentów pedagogicznych. Ogólnie rzecz biorąc winne one wiązać się z doskonaleniem treści, metod i organizacji pracy wychowawczej, jak również wytwarzać atmosferę, sprzyjającą twórczości pedagogicznej. Tymczasem nie wszystkie placówki mają odpowiednią kadre przygotowaną do tego.

Wiadomo przecież, że żaden nauczyciel nie wynosi z zakładu kształcenia nauczycieli przygotowania do tego, lecz musi zdobywać je sam. A wiemy również, że źle prowadzony eksperyment może przynieść więcej szkody niż korzyści. Dlatego wygodniej i wskazane jest opierać swoją początkową działalność o wypróbowane formy pracy. Dla przykładu podaję tematykę prac realizowanych w roku szkolnym 1964 i 1965 w MDK „Muranów” w Warszawie. Dział techniki w tej placówce prowadzi dopiero drugi rok. Można powiedzieć, że przed tym okresem nic tu się nie działo. Istniejące co prawda 3 specjalizacje w ramach oddzielnych niezależnych kółek zainteresowań były na wymiaru. Przyczyna tkwiła w źle przyjętej te-





matyoc i organizacji pracy. Ponadto zbyt mało specjalizacji, jak na przeznaczenie tego ośrodka, nie sprzyjało rozwojowi. Nie było bodźców do wzajemnego oddziaływania.

Rozszerzając program działalności do zagadnień najbardziej bliskich gospodarce narodowej, założyłem ponadto dalsze 7 specjalizacji, a pozostałe inaczej ukierunkowałem. W sumie pracownia techniki MDK objęła 10 specjalizacji, jak majsterkowanie, metaloplastyka, modelarstwo okrętowe, modelarstwo lotnicze, modelarstwo rakietowe, szkutnictwo, komunikacji, radiotechniki, krótkofalarstwo, i technika eksperymentu.

Kadrę pedagogiczną stanowią instruktorzy godzinowi opłacani przez Inspektorat Oświaty. W zależności od kwalifikacji (klasy instruktora czy wykształcenia) stawka godzinowa wynosi od 18 do 28,80 zł.

Jeśli chodzi o wskaźniki, to niech punktem wyjścia będzie liczba uczestników. Sama tylko pracownia techniki obejmuje ok. 400 uczestników do lat 18-tu. Koszt na pomoce naukowe — materiały wynosi w ciągu roku szkolnego na jednego uczestnika ok. 100 zł. Jest to wartość średnia. W związku z tym nasuwa się pytanie — co można za tę kwotę zrobić?

Dla zobrazowania przytoczę tematy prac wykonanych w drugim roku naszej działalności, to jest 1964/65. Prace te były eksponowane na wystawie w MDK „Muranów”. Kolejność stoisk podaje wg stopnia trudności tematów. W poszczególnych działach (kółkach zainteresowań technicznych) wykonano następujące prace:

1. MAJSTERKOWANIE — pod kierunkiem St. Ślusarczyka wykonano stoliki, krzesła, taborety, lampy stojące, stojały do prasowania, gabloty, korale, naszyjniki, laski, świeczniki, drzeworyty (większość

przedmiotów była ozdobiona przez wypalanie w drewnie).

2. METALOPLASTYKA — pod kierunkiem M. Knoblocha wykonano pierścionki, naszyjniki, stoliki, lampy stojące i wiszące, elementy dekoracyjne ścian, patery o tematyce XX-lecia PRL, 700-lecia Warszawy i Kongresu Astronautycznego.

3. MODELARSTWO OKRĘTOWE — pod kierunkiem J. Jastrzębskiego wykonano modele jachtów żaglowych („Mała”, „Finika”, „klasa J” i inne), modele motorówek „Alfa”, ślizgi „Iskra”, modele statków handlowych „Potsdam” i dwa modele jachtów motorowych „Bałtyk” (konstr. J. Wojciechowskiego) zdalnie kierowanych.

4. MODELARSTWO RAKIETOWE — pod kierunkiem A. Makowskiego wykonano rakiety jedno- i wielostopniowe, trzy typy silniczków rakietowych, opracowano trzy typy paliw, wykonano modele startujące z wyrzutni umieszczonej na samochodzie SAN.

5. MODELARSTWO LOTNICZE — pod kierunkiem Wł. Niestoja wykonano zmodyfikowane modele szybowców „Jaskółka”, „Dzięcioł” i inne, modele gumówek pięciu typów, modele silnikowe na uwięzi i latające, zmodyfikowany „Wicherek” i dwa inne — opracowania własne.

6. SZKUTNICTWO — pod kierunkiem J. Jastrzębskiego — budowa żagłówek typu „Cadet” i motorówki 4-osobowej.

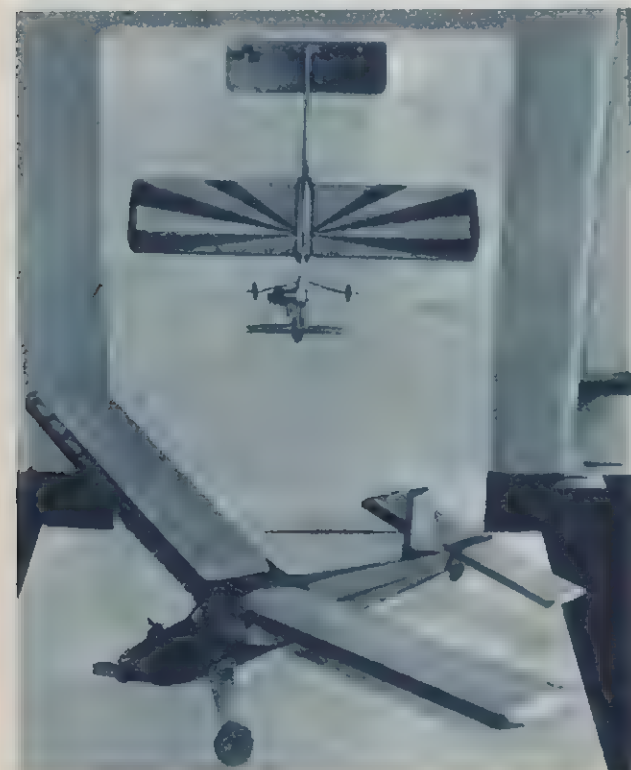
7. KOMUNIKACJA — pod kierunkiem J. Bienia wykonano modele poduszkowców do transportu wewnątrzzakładowego i turystyczne oraz hulajnogę napędzaną silnikiem spalinowym.

8. RADIOTECHNIKA — pod kierunkiem J. Mirowicza wykonano wyłączniki czasowe do fotografii, zasilacze, telefony amatorskie, odbiorniki tranzystorowe, lutownice transfor-



Na zdjęciach: Ekspozycje poszczególnych pracowni MDK — Muranów w Warszawie. Małe lotnictwo, szkutnictwo, zdalne kierowanie i technika rakietowa — oto najważniejsze i najobszerniejsze tematy prac warszawskich modelarzy.

Zdjęcia autora (5)



matorowe, przystawki UKF do typowych odbiorników sieciowych, mostki pomiarowe RC.

9. KRÓTKOFALARSTWO — pod kierunkiem Zb. Szpakowskiego. Czterech uczniów otrzymało licencje, dwóch wykonało odbiorniki i generatory do nauki telegrafii, oscylatory sterujące do nadajników i nadajniki KF.

10. TECHNIKA EKSPERYMENTU — pod kierunkiem B. Węgrzyna wykonano nadajniki i odbiorniki lampowe i tranzysto-

rowe do zdalnego kierowania modeli okrętów, samolotów i rakiet; z elektroakustyki wykonano małe organy elektroniczne, gitary elektronowe, przyrządy pomiarowe do określania parametrów tranzystorów; zółwie reagujące na światło i przeszkody terenowe; aparaturę telemetryczną oraz laser rubinowy (w budowie).

Za całokształt prac pedagogicznych w bieżącym roku szkolnym kierownictwo MDK „Muranów” wyróżniło z pracowni techniki na-

stepujących instruktorów: Władysława Niestoja, Stanisława Ślusarczyka, Mieczysława Knoblocha oraz kierownika DT, niżej podpisanego.

Na zasłużonych pedagogów czekają nagrody i wyróżnienia, które zostaną wręczone w Dniu Nauczyciela. Ze swej strony życzę im dalszych sukcesów na odcinku wychowania i nauczania politechnicznego młodzieży.

mgr inż.  
BOHDAN WĘGRZYN

## CENNA POMOC DLA MODELARSTWA I WYCHOWANIA POLITECHNICZNEGO

22 czerwca 1965 r. ukazało się Pismo Okólne nr 49 Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza w sprawie bezpłatnego przekazywania Lidze Obrony Kraju odpadów użytkowych niemal wszelkiego rodzaju materiałów, nadwyżek narzędzi pracy, maszyn i innych urządzeń technicznych. W piśmie tym mówi się m. in., że:

„Doceniając rolę Ligi Obrony Kraju i jej działalność na odcinku rozwoju politechnizacji społeczeństwa — celowym jest okazanie jej niezbędnej pomocy w rozwijaniu tych pożytecznych form wychowawczych”.

Pismo zaleca ministrom wydanie odpowiednich zarządzeń dla podległych im zjednoczeń i przedsiębiorstw w celu udzielania stałej pomocy LOK. Przekazywanie maszyn, urządzeń, wszelkiego rodzaju wzorców i części wybrakowanych z produkcji, mogących służyć jako materiały do zajęć politechnicznych i celów szkoleniowych, może nastąpić na wniosek Zarządu Głównego lub Zarządów Wojewódzkich LOK.

Decyzja Prezesa Rady Ministrów jest cenną i najpotrzebniejszą obecnie formą pomocy dla dalszego rozwoju modelarstwa i wszechstronnego wychowania politechnicznego w naszym kraju.





RWD-5b1a SP-AJU, mały samolot sportowy stał się sławny dzięki majorowi Stanisławowi Skarżyńskiemu, który pokonał na nim Atlantyk. Na zdjęciu: SP-AJU w asyście samolotów brazylijskich.

JERZY  
JABRZEŃSKI

# ŚLADAMI SKARŻYŃSKIEGO

Korespondencja  
własna



Na jednym z 98 komfortowych foteli pasażerskich (nie licząc miejsc załogi) Convalra 990 „Coronado” pokonał trasę Skarżyńskiego autor niniejszego reportażu red. J. Jabrzeński.

Moja podróż lotnicza do Argentyny wypadła prawie dokładnie w 25 lat od dnia, gdy została zainaugurowana pierwsza powietrzna linia transatlantycka. W dodatku trasa, którą leciałem z Warszawy do Buenos Aires, prawie identycznie pokrywała się z rekordowym przełotem majora Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk w 1933 roku.

W porównaniu z tym drugim lotem istniała jednak zupełnie zasadnicza różnica. Mjr Skarżyński przemierzał na małym sportowym samolocie samotnie olbrzymie puste przestrzenie, podczas gdy dla 98 pasażerów nowoczesnego odrzutowca Convalra 990 „Coronado” skok prawie 15 000-kilometrowy nie przedstawiał właściwie żadnego problemu. Za nas martwili się piloci samolotu i obsługa linii lotniczych.

Sądzę, że Czytelników „Skrzydlatej Polski” zainteresuje porównanie warunków tych podróży, które oddzieliło od siebie przeszło 30 lat.

## SAMOLOTY

Samolot mjr Skarżyńskiego, RWD-5 bis, pochodził z tej samej wytwórni, co zwycięskie w Challenge 1932 r. RWD-6 Zwirki i Wigury, czy w Challenge 1934 r. RWD-9 Bajana.

W RWD-5 kadłub spawano z rur stalowych, natomiast skrzydła były drewniane. Dwumiejscowa kabina RWD-5 bis przystosowana została do rekordowego lotu poprzez wbudowanie aluminiowego zbiornika na 300 litrów benzyny w miejsce pasażera.

RWD-5 bis był górnopłatem, o silniku Gipsy Major 120 KM. Prędkość maksymalna 210 km/h, prędkość podróżna 175 km/h. Rozpiętość skrzydeł samolotu 10,2 m, długość samolotu 7,2 m, powierzchnia nośna 15,5 m kw., ciężar próżnego samolotu 446 kg, ciężar z pełnym obciążeniem 1100 kg. Zasięg 4800 — 5000 km (około 28 godzin lotu). RWD-5 bis był najmniejszym i najlżejszym z samolotów, które kiedykolwiek przeleciały Atlantyk.

Na zurychskim lotnisku Kloten czekał na nas do skoku przez Atlantyk potężny Convalra

990 „Coronado”. Dolnopłat o 4 silnikach odrzutowych General Electric CJ — 805-23B, prędkość maksymalna 1100 km/h., prędkość podróżna 950 km/h (na wysokości 9 — 10 000 m). Rozpiętość skrzydeł 36,8 m, długość samolotu 42,5 m. Ciężar 120 ton. 98 pasażerów (24 w pierwszej klasie, 74 w turystycznej) rozmieszczonych było w wygodnych fotelach po 4-5 w rzędzie. Szerokość kabiny pasażerskiej 3,5 m. Reklamowano go jako „najnowocześniejszy pasażerski odrzutowiec świata”. Zasięg 6000 km.

## PRZYGOTOWANIE DO PODRÓŻY

Mjr Skarżyński utrzymywał swą próbę w wielkiej tajemnicy. Po niepowodzeniach lotu przez Atlantyk Idzikowskiego i Kubali w latach 1928 i 1929, nie było w Polsce dobrej atmosfery do takiego wyczynu. Oficjalnie mjr Skarżyński, lecąc do Afryki, przeprowadzał próbę bicia rekordu długości lotu bez lądowania. Tylko kilka osób wiedziało o właściwym celu podróży.

Przed moim lotem do Buenos Aires Biuro Turystyki Sportowej „Sports-Tourist” przejęło na siebie wszelkie sprawy podróży, wywiązując się z nich jak zwykle doskonale. Linie lotnicze obiecały zająć się nami pieczołowicie w Zurychu, aby kilkugodzinny postój w tym mieście nie był nudny.

Kłopoty mieliśmy tylko z wizami argentyńskimi. Odlatywaliśmy w czwartek rano, a w środę o godzinie 16 wiz jeszcze nie było. Wreszcie o godzinie 17 nadeszła oczekiwana depesza z Buenos Aires. Teraz jednak okazało się, że musimy dostarczyć zaświadczenia lekarskie, iż nie jesteśmy chorzy na... jaglicę. Skąd to nagle wytrzasnąć? Jednak świadectwa takie się znalazły i paszporty nasze „uwierzytelnione” zostały wizą argentyńską o godzinie 20. Uff, można więc lecieć.

## WARSZAWA-DAKAR

Mjr Skarżyński rozpoczął podróż 27 kwietnia o godzinie 8.05. Tegoż dnia, po 8 godzi-

nach 40 minutach lotu dotarł do Lyonu, trasą przez Poznań, Zbąszyń, Lipsk, Frankfurt n. Menem, Karlsruhe, Strasburg, Miluzę. 1500 km z prędkością 173 km/godz.

Oto jak opisuje on dalszy lot do Dakaru w swych pamiętnikach („Na RWD-5 przez Atlantyk”).

„Ponieważ pogoda nieszczerbna, a komunikaty meteorologiczne z Hiszpanii często zawodzą, nie spieszę się zbyt z odlotem, mając zamiar przebyć etap Lyon-Casablanca w ciągu jednego dnia, a do tego trzeba dobrej pogody, gdyż odległość wynosi 2050 km...”

W niedzielę dnia 30 kwietnia, nie mogąc się doczekać polepszenia pogody ani komunikatów meteorologicznych, postanowiłem lecieć dalej, licząc, że w razie pogorszenia warunków atmosferycznych usiądę na którymś

z lotnisk Aeropostale'u (pocztowa linia lotnicza łącząca Paryż z Dakarem i przechodząca przez wschodnie wybrzeża Hiszpanii) i tam nareszcie otrzymam informacje o pogodzie.

Warunki lotu fatalne. Ustawiczne mgły, niskie chmury i deszcz. Wiatr czołowy wpłynął tak silnie na szybkość samolotu, że spadła do 140 km/h. Ponieważ w miarę posuwania się na południe pogoda była coraz gorsza, postanowiłem wylądować w Perpignan, aby tam zasięgnąć języka o możliwości dalszego lotu. Z wielkim trudem wśród deszczu i mgły odnalazłem lotnisko i wylądowałem — niestety, żadnych wiadomości z Hiszpanii nie było. Zostałem ukarany za niecierpliwość i musiałem poznać nudy samotnej niedzieli w małej, prowincjonalnej miejscinie...

Rano z Hiszpanii biuletyny meteorologiczne nie nadeszły i oświadczone im, że pewnie nie nadejdą, ale miałem stanowczo dość Perpignan i wystartowałem, pomimo mglistej pogody i bardzo niskich chmur, do odległej o z górą 1600 km Casablanki...

Do Barcelony warunki atmosferyczne były zupełnie znośne. Dalej jednak, z powodu bardzo niskiego pułapu chmur i słabej widoczności, nie pchałem się już na skalisty ląd, a leciałem nad morzem na wysokości 50 — 100 m, starając się nie stracić z oczu wybrzeża, aby szukać na nim w razie potrzeby jakiegoś terenu do lądowania... Zbliżałem się do Malagi, kiedy pogoda nagle pogorszyła się...

Zaledwie przedarłem się przez pierwszą burzę i odsapnąłem po silnym rzucaniu, gdy nadeszła druga, a za nią trzecia burza, obie równie gwałtowne.

Burze te były resztkami cyklonu, który dzień przedtem szalał nad Marakeszem. O sile jego świadczył wichur, jaki miałem na przestrzeni Malaga-Casablanka: szybkość samolotu zmalała do 100 km/h.

Byłem zachwycony wartością samolotu, to też pierwszą moją czynnością po załatwieniu formalności lądowania w Casablance było nadanie depeszy do Aeroklubu R. P. „Maszyna doskonała”...

W dalszą drogę wystartowałem z Casablanki 3 maja o godzinie 7.15. Pogoda była bardzo dobra, lot odbywał się bez przeszkód i trudności. Począwszy od Agadiru dostałem się już w sferę paszatu wiejącego w stronę St. Louis.

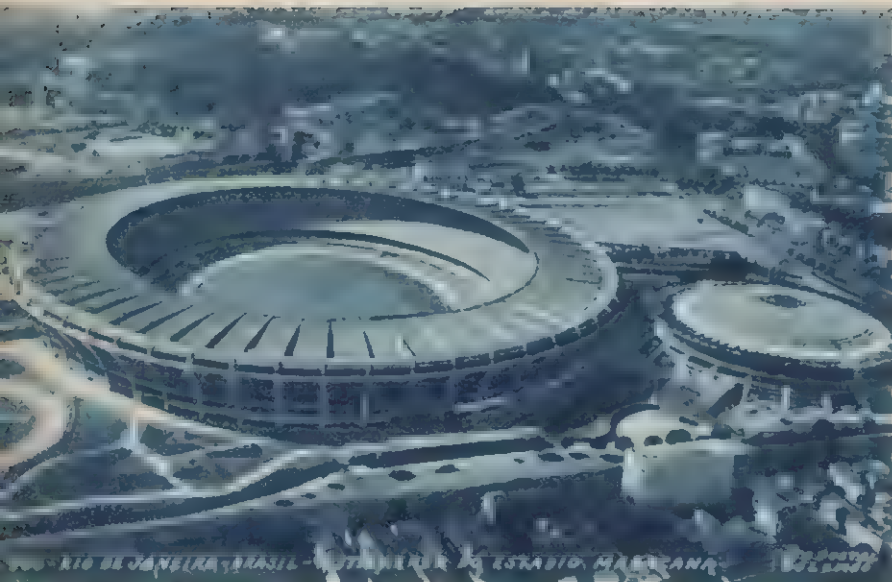
Wkrótce zniknęły ostatnie ślady cywilizacji, podeszła rozciągła się piaszczysta, żółta pustynia. W miarę zbliżania się nad Rio de Oro zacząłem wznosić się wyżej, gdyż zupełnie nie miałem ochoty służyć za cel karabinom nieujarzmionych synów pustyni. Wzbiłem się na wysokość 1500 m, zupełnie nie przeczuwając, że już na tej wysokości znalazłem się w przeciupassacie hamującym szybkość lotu...

Po obliczeniu odległości na mapie przekonałem się, że do St. Louis nie doleję wcześniej niż o godzinie 22; ponieważ tego lotniska nie znałem i nie wiedziałem, czy będzie naświetlone, postanowiłem wylądować w Port Etienne na cyplu Białego Przylądka. Lotnisko znajduje się opodal rybackiego miasteczka, na skraju pustyni, pod strażą otoczonego zasiekami z drutów kolczastych, murewanego fortu...

Odległość 1950 km pomiędzy Casablanką a Port Etienne przebyłem w ciągu 11 godzin 5 minut z szybkością 175,9 km/h. Do St. Louis pozostało mi jeszcze tylko 650 km.

Dnia 4 maja opuściłem gościnne mury fortu i o godzinie 8.10 rano wystartowałem do ostatniego etapu nad Czarnym Lądem. Mog-





Widoki z lotu ptaka dostarczają niezapomnianych przeżyć. Oto oglądany z okien samolotu stadion Maracana w Rio de Janeiro.



Najpiękniejszy bodaj południowoamerykański konkurent Neapolu — perla Brazylii — Rio de Janeiro.

tem lecieć już niżej, więc dzięki przychylnemu wiatrowi uzyskałem doskonałą szybkość 216 km/h. i już o godz. 11 znalazłem się na lotnisku leżącym w odległości 6 km od St. Louis, niedaleko Dakaru”.

Odlatuję z Warszawy z 30-minutowym opóźnieniem. W poczekalni zagranicznej na Okęciu tłok. Prawie jednocześnie startują samoloty do Paryża, Kopenhagi, Belgradu i nasz do Zurychu. Na razie mamy lecieć wysłużoną maszyną Convair 440 (zabiera „tylko” 44 pasażerów).

Wreszcie o 9,50 start. Spokojna podróż nad Czechosłowacją i Bawarią. W południe jesteśmy już nad Alpami i po 3 godzinach lotu wita nas w Zurychu przedstawiciel Swissair. Odlot do Ameryki dopiero po godzinie 22. Szwajcarskie linie lotnicze zapewniają nam zwiedzenie motorówką Jeziora Zurychskiego, obiad w słynnej restauracji „Fischstube Zurichhorn”) znajdującej się w domku na palach nad wodach jeziora, a potem i kolację w „Dodler — Sonnenberg” na górze, u stóp której rozłożył się Zurych.

O 22.40 zajmujemy miejsca w transatlantycznym odrzutowcu. Opiekę nad pasażerami sprawują cztery stewardessy i jeden steward. Samolot nie jest jeszcze całkowicie wypełniony. Dopiero w Genewie mamy komplet.

Trochę dziwny jest ten „przystanek” w Genewie. Jeszcze się odrzutowiec dobrze nie rozpedził po starcie w Zurychu, a już schodzi do lądowania. W Genewie postój się przedłużał, gdyż czekaliśmy na opóźniony samolot z Londynu i odlatujemy zamiast o godzinie 23.59 dopiero o 0,40 (w Polsce jest wtedy 1.40).

Do stolicy Senegalu, Dakaru, cztery godziny lotu. Stewardessy prezentują nam najpierw sposób zakładania kamizelek ratunkowych w wypadku przymusowego wodowania, a póź-

niej przygasają oświetlenia. Próbuje się spać. Stewardessy podsuwają poduszeczki pod głowę i otulają kocami. Samolot leci równo jak po stole. Zupełnie nie odczuwa się ani szybkości, ani wysokości (znajdujemy się 9 000 m nad ziemią).

O godzinie 2 stewardessy roznoszą ręczniki, namoknięte bardzo gorącą wodą. Można się odświeżyć. Za chwilę mała przekąska: zimne mięso, kanapki, owoce, napój ananasowy, kawa.

Znów przesuwamy zegarki o godzinę i o 4,50 lądujemy w Dakarze. W Warszawie jest 6.50 i widno, a tu ciemno.

Przy wyjściu z samolotu bucha na nas żar Afryki. Już po chwili czuję krople potu na czole. Ale czarny kierowca, który przewozi nas autobusem do budynku portu lotniczego, ma na sobie gruby flanelowy ubiór, w rodzaju szlafroka aż do kostek.

Murzyńscy policjanci, kelnerzy i sprzedawcy snują się leniwie, na wpół śpiąc. Kupujemy prześliczne pocztówki senegalskie (każdy), murzyńskie tam-tamy, maty, dywany, figurki z lanego żelaza, posążki jakichś czarnych bożków (to już tylko niektórzy pasażerowie — bo cena sięga kilkudziesięciu dolarów!). Wyroby z kości słoniowej są zbyt drogie i nie znajdują już nabywców.

Wymieniamy bon Swissair na dowolny orzeźwiający napój w barze i rozciągamy się na leżakach. Ależ parno... Budynek portu lotniczego zbudowany jest zresztą na niskich palach, aby nie znajdował się bezpośrednio na rozparzonej ziemi, niewiele to jednak się okazuje pomaga.

O godzinie 6 wracamy z ulgą do samolotu. Ale i tu dostał się żar Afryki i dopiero później w górze zaczyna działać wewnętrzna klimatyzacja.

...Na Galeao odpoczywaliśmy godzinę i kwadrans... Na tle widniejących w dali wieżowców Rio port lotniczy wyglądał raczej biednie i brudno...



## NAD ATLANTYKIEM

Wróćmy do majora Skarżyńskiego i jego pamiętników.

„Dlaczego startowałem z St. Louis o godzinie 23, a nie o jakiejś innej? Otóż godzinę startu należało tak wybrać, aby lądowanie w Ameryce nastąpiło w ciągu dnia (ze względu na bezpieczeństwo). Po drugie — ze względu na wzrost zmęczenia w czasie drogi należy nocny lot odbyć możliwie „na świeżo”, a więc na samym początku... W pasie cisy nad Atlantykiem występują ulewne deszcze, osiągające największe nasilenie o godzinie 14 i o 2 w nocy. W porze nocnej deszcze takie są mało przyjemne, a za to dość niebezpieczne, toteż trzeba było startować w miarę możliwości o takiej porze, aby osiągnąć granicę pasa deszczowego o świcie...”

Noc była pogodna. Niebo wyśkrzcone gwiazdami i jasne od blasku księżyca... Oświetlenie wnętrza kabiny miałem rozwiązane w bardzo prosty sposób — opaska na czole, a w niej umocowana żarówka rurkowa, połączona z tyłu głowy przewodami z suchą baterią czternastogodzinną mieszczącą się w kieszeni...

Po dziesięciu minutach lotu znalazłem się nad wodą i ogarnęło mnie niemiłe zdziwienie. Nie spodziewałem się zupełnie takiego braku widoczności. Leciałem na wysokości 500 m i nic pod sobą nie widziałem: ani morza, ani horyzontu. Niebo też było słabo widoczne. Zrozumiałem, że nad wodą rozciąga się mgielka, która w dzień może by nic nie znaczyła, ale w nocy sprawiała poważną trudność...

Gdy się już oswoilem, zszedłem na 100 metrów. Lot na tej wysokości miał tę dogodność, że gdy miejscami mgielka stawała się rzadsza, schodziłem na 50 m i jakiś czas mogłem lecieć normalnie, widząc powierzchnię wody, co pozwalało wypocząć oczom...

Lecąc tak przez 7 i pół godziny błogosławiłem każdą chwilę, kiedy mogłem zejść na 50 m i przestać patrzeć w jeden punkt. Poza tym nalałem sobie wody w pokrywkę od termosy i co chwila przemywałem oczy zwilżoną watą.

Wkrótce poczułem, że robi mi się nie tyle gorąco, ile duszno, gdyż przy dłuższym locie, w nasyconym parą wodną powietrzu o temperaturze równikowej, nie pomaga żadna wentylacja. Ubrany byłem dość ciepło, ze względu na przewidywany na drugim i trzecim odcinku lot na dużej wysokości, poroziinałem więc ubranie i zdjąłem kołnierzyk.

Jeżeli chodzi o wrażenia, to w nocy nie miałem wiele czasu na rozmyślanie, gdy trzeba było skupić całą uwagę na wskazaniach zegarów, a poza tym należało walczyć z sennością. Bezruch i oddawanie się marzeniom bynajmniej nie wpływają dodatnio na walkę z sennością, toteż starałem się nie poddawać i stale wynajdowałem sobie jakieś zajęcie. Od czasu do czasu przepompowywałem ręczną pompką benzynę z dolnego zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach. Poza tym ciągle coś jadłem, gdyż ta czynność również świetnie zapobiega senności. Na drogę zabrałem, poza żywnością rezerwową, banany, pomarańcze, czekoladę, cukierki i kolę (wyciąg z orzeszków afrykańskich).



W czasie lotu starałem się nie jeść nic twardego, gdyż wtedy... silnik przerywa. Oczywiście jest to złudzenie słuchowe, powstałe skutkiem grzienia twardych pokarmów, ale może spowodować niepotrzebne zaniepokojenie o stan Boga ducha winnego silnika.

Samotność nigdy nie była dla mnie uciążliwa, a zresztą w locie tym nie byłem samotny, gdyż miałem swą najlepszą towarzyszkę — maszynę. Towarzyszka ta jest bardzo zaborcza i wymaga, aby całą uwagę poświęcać wyłącznie jej i mści się za wszelkie zaniechania...

W strefie deszczów dostałem się na pół godziny przed świtem, toteż dla pewności, ponieważ zaczęło rzucać samolotem, przedarłem się przez chmury na wysokość 1700 m...

Gdy chmury zaczęły rzednąć nieco, a zarazem wyciągać się więcej w górę — nie chciałem zejść za wysoko. Przy locie na dużej wysokości ogarnia lotnika wrażenie zupełnej nieruchomości. Samolot zdaje się dostojnie stać w powietrzu, przez co lot taki jest ogromnie nudzący. Poza tym chciałem obserwować siłę i kierunek wiatru (można orientować się bardzo dobrze po grzywach fal, trzeba tylko odróżnić falowanie oceanu od „marszczenia się” wody — bowiem przy wietrze występują oba zjawiska), więc zszedłem niżej. Jednakże przedzieranie się przez ulewne deszcze, przy silnym rzucaniu, dało mi prędko taką szkołę, że wlałem z powrotem na wysokość 2500 m...

Im bliżej wybrzeża, tym bardziej wzrastało zachmurzenie i chmury przybierały charakter burzowy. O godz. 15 przeleciałem nad wysepką Rocas, zalewaną częściowo przez fale, na której znajduje się dość prymitywna latarnia morska, mały domek i radiostacja.

Miedzy Rocas (około 260 km od Natalu) a wybrzeżem spotkałem trzy fronty burzowe, które powodowały bardzo silne rżnięcie...

Na widok linii brzegowej ogarnęło mnie lekkie zdenerwowanie i obawa, żeby na tych ostatnich kilometrach nie „nawalił” silnik. Na szczęście obawy były płonne i wkrótce znalazłem się nad lądem. Wszelkie wyczerpanie fizyczne minęło od razu i uczulem się tak, jak bym dopiero co rozpoczął lot.

Wyszedłem ponad ląd o godzinie 16.15, między Cap. S. Roque a Natalem, mniej więcej o 15 km w lewo od zamierzonego celu. Jak na przebytą drogę 3160 km jest to zbroczenie minimalne... O godzinie 19.30 po 20 i pół godzinach lotu lądowałem w Maceio.

Odlatujemy z Dakaru o godzinie 6. Jest jeszcze ciemno, tylko na wschodzie powoli rozlewa się na horyzoncie różowa smuga. Obsługa samolotu zmieniła się. Znowu drzemiemy, ale już po godzinie otrzymujemy gorące ręczniki do odświeżenia.

Swita. Pod nami (wysokość 11 000 m) morze chmur. Atlantyku nie widać. O godzinie 7.30 (w Warszawie jest już 9.30) przelatujemy równik. Kabinę rozświetla jaskrawe słońce. Powoli

wszyscy się budzą. Stewardessy roznoszą prezenciki — małe, czarne wachlarze.

Dostajemy śniadanie. Pyszny omlet. Sery. Owoce. Konfitury. Kawa, herbata lub czekolada.

Do dwóch umywalni tworzy się kolejka. Od stewarda można wypożyczyć elektryczną maszynkę do golenia. W kabinie umywalni są mydła, kremy, woda kolońska i inne kosmetyki w małych plastikowych paczuszkach dla każdego pasażera.

Dwaj moi polscy współtowarzysze podróży po serii makabrycznych dowcipów na temat sporządzania testamentów przed podróżą lotniczą, wzięli „na zab” przystojną młodą blondynkę, która siedzi razem z babcią niedaleko nas. Pasażerki rozmawiają po niemiecku, ale kiedy panna odchodzi na chwilę, babcia odzywa się do nas... po polsku.

Całe szczęście, że koledzy mówili o wdziękach dziewczyny w słowach raczej entuzjastycznych i to poprawnym polskim językiem. Wkrótce jeszcze kilku współpasażerów dekonspiruje swoje polskie pochodzenie. Są to emigranci, którzy w sprawach handlowych odwiedzali zachodnią Europę i teraz wracają do domów w Brazylii czy Argentynie. Często mają nas cygarami i udziela pierwszego wykładu na temat Polonii w Ameryce Południowej.

Ale obojętne przez megafon zaprasza do okien. Chmury się rozstąpiły i pod nami rozpościera się ciemnozielona toń oceanu. Na prawo widzimy brzegi Ameryki. Tu niedaleko lądował już mjr Skarżyński, ale nasz Convair leci bezpośrednio do Rio de Janeiro wzdłuż wybrzeża Brazylii. Jest godzina 8.20 (w Polsce już 13.20). Stewardessy roznoszą collation (drugie śniadanie): emince de veau (zraziki cielęce z kluszcami, groszkiem i ryżem), ciastka, owoce, soki, kawę.

Samolot powoli zaczyna schodzić w dół. Coraz częściej spoglądamy w okna na brzeg brazylijski. Nie przypuszczałem, że tutaj prawie całe wybrzeże tworzą postrzępione łańcuchy górskie. Szczyt Pico de Bandeira ma nawet 2890 m wysokości (więcej niż Rysy...).

Otrzymujemy do wypełnienia formularze graniczne brazylijskie lub argentyńskie, w zależności dokąd kto leci. O godzinie 9.20 (w Polsce 14.20) zaczynamy krążyć nad Rio de Janeiro.

Malownicze położenie Rio nad Zatoką Guanabara oczarowało nas. To niewątpliwie jedno z najpiękniejszych miast świata. Góry, skały, wyspy, drapacze chmur wśród soczystej zieleni. Miedzy Głową Cukru (Pao de Assucar) a wzgórzem Corcovado (z potężnym posągami Chrystusa na szczycie) widoczny jak na dłoni olbrzymi łuk nadbrzeżnej autostrady, oddzielone od Atlantyku słynną plażą Copacabana. 200-tysięczny stadion piłkarski Maracana wygląda jak wielki tort pokrajany na kawałki segmentami dachu pokrywającego trybuny dookoła.

Convair trzykrotnie okrąży 8-milionowy zespół Rio, nim lądujemy na jednej z licznych wysp. To Aereporto do Galeao.

Czekamy na wyjście z samolotu prawie 10 minut. Stewardessy rozdzielają płatki gazy i polecają przykryć usta i nos oraz zamknąć oczy. Oficerowie brazylijskiej służby sanitarniej bar-

dzo bogato szamerowani złożonymi guzami i epoletami „flituja” nas jakimś nieprzyjemnym rozczyntem. Otwierają drzwi samolotu do wyjścia dopiero wtedy, gdy są pewni, że wszelkie przemyczone z Afryki owady już zginęły od rozpylonej trucizny. My jeszcze żyjemy...

## RIO DE JANEIRO — BUENOS AIRES

Trasę nad Ameryką Południową mjr Skarżyński przeleciał stopniowo etapami. Z Maceio do Rio w dwa dni, w Rio zatrzymał się 18 dni, triumfalnie witany przez lotnictwo brazylijskie prezydenta Vargasa, miss Brazylię, no i oczywiście przez miejscową Polonię.

Potem skok do Kurtyby i znow 10 dni entuzjastycznego powitania przez emigrantów w Paranie. Wreszcie Porto Alegre, tam już tylko 2 dni wśród Polonii i dopiero lot do Buenos Aires.

Na Galeao odpoczywaliśmy godzinę i kwadrans. Biały, jednopiętrowy z głębokim podcieniem budynek portowy był częściowo w remoncie. Na tle widniejących w dali wieżowców Rio port lotniczy wyglądał raczej biednie i brudno. Służba obsługi lotniska, kelnerzy i sprzedawcy — wszystko Murzyni, Mulaci lub Metysi. Natomiast stewardessy, lotnicy brazylijskiego Varigu i urzędnicy portu są wyraźnie europejskiego pochodzenia, niektórzy mają tylko lekkobrazową karnację cienia.

Duszo, ale nie tak dokuczliwie jak w Dakarze. Równik został przecięt za nami, na północ. Odtąd będziemy mówić — „Ale na północ było gorąco...”. Teraz jesteśmy dokładnie na Zwrótniku Kozirożca.

O godzinie 10.40 startujemy do ostatniego etapu podróży. Do Buenos Aires już tylko 3 godziny lotu. Znow witają nas nowe stewardessy i piloci. W samolocie zrobiło się pustawo. Więcej niż połowa pasażerów wysiadła w Rio.

Chmur nie ma. Widzialność dobra. Mijamy ostatnie pasmo wzgórz w brazylijskim stanie Rio-Grande do Sul i nadlatujemy nad monotonną równinę Urugwaju. Po lewej stronie nad Atlantykiem — Cap (przyłówek) Polonia.

Ostatni posiłek w samolocie (od odlotu z Warszawy już siódmy!). Na pożegnanie wystawny lunch: półmisek szwedzki (zimne mięsa, sardynki, sałatki), filet de boeuf printaniere (wiosenny filet wołowy), tort, owoce, kawa. Pasażerowie pierwszej klasy otrzymują do każdego posiłku jeszcze wino, tym razem podają francuskie czerwone bordeaux „Chataau-Smith-Haut-Lafitte”.

Pod nami zjawia się olbrzymia tafla wody. To już La Plata — wielkie lekkożłate ujście rzek Urugwaju i Parany (z Paragwajem) do Atlantyku. Po tej stronie szerokiej na przeszło 100 km La Plata — Montevideo, stolica Urugwaju, po tamtej — Buenos Aires.

Jesteśmy już trochę zmęczeni podróżą, toteż lądowanie na lotnisku Ezeiza witamy wszyscy z ulgą. Nareszcie Argentyna.

Wychodzących z samolotu łapie przenikający chłodny wiatr. Bo tutaj właśnie zima i zaledwie 5 stopni powyżej zera...

JERZY JABRZEMSKI

## ZAWODY LUBELSKIE



Pilot Józef Radoń (Aeroklub Lubelski).

Na starcie III Zawodów Szybowcowych Aeroklubu Lubelskiego stanęło 12 zawodników, w tym 3 z sąsiedniego Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Piloci startowali na szybowcach „Mucha-100” i 100A, „Mucha-Standard”, „Jaskółka” oraz „Bocian”. Z uwagi na różnorodność sprzętu przy obliczaniu wyników stosowano odpowiednie współczynniki.

Zawody rozpoczęły się przelotem przedkościowym na trasie trójkąta 100 km Radawiec — Lubartów — Piaski — Radawiec. Ze względu na niekorzystną pogodę tylko trzech szczęśliwców zaliczyło konkurencję. Następną próbą był ponowny przelot po obwodzie trójkąta 100 km. Już po starcie kilku zawodników komisja sportowa zmieniła jednak nakazany początkowy kierunek obrotu trójkąta na dowolny. Decyzja ta spowodowała — słuszny zresztą — protest pilotów, którzy przed jej podjęciem znaleźli się w powietrzu. W rezultacie uznanego protestu konkurencję unieważniono i tak po trzech dniach zawodów piloci (z wyjątkiem trzech) mieli po „0” punktów. Dopiero czwarty dzień przyniósł pewien dorobek punktowy za akrobację szybowcową. W miejsce unieważnionego przelotu

po trasie trójkąta 100 km powtórzono tę samą konkurencję w dniu 24 czerwca. Ostatnie dwie konkurencje, to przeloty docelowo-powrotne 104 i 120 km.

Na marginesie strony organizacyjnej imprezy można wyrazić pewne zdziwienie wobec znikomego zainteresowania zawodami ze strony zarządu aeroklubu i jego działaczy. Nie były to wprawdzie wielkie mistrzostwa, ale na własnym podwórku zawsze coś znaczący. Tymczasem w okresie ich trwania piloci byli właściwie bardzo osamotnieni, nie czuli atmosfery zainteresowania, która winna im towarzyszyć.

Słowa uznania należą się natomiast mgrówi Andrzejowi Ciesielskiemu, z urzędu instruktorowi, a z racji zawodów — kierownikowi sportowemu, który mając do pomocy szczupłe grono komisji sędziowskiej pokonał wszystkie przeciwności i doprowadził zawody do końca. Dzielnie spisywał się też instruktor Tadeusz Kern, w jednej osobie pilot holujący i kierowca ściągający wozem transportowym liczne szybowce, które lądowały przygodnie.

Wyniki końcowe: 1. Józef Radoń (Lublin) — 1493 pkt, 2. Zenon Sobiesiak (Lublin) — 1462 pkt, 3. Bonifacy Paweł

(Świdnik) — 1319 pkt, 4. Julian Kaleta (Świdnik) — 1191 pkt, 5. Adam Zemanek (Lublin) — 977 pkt.

Tadeusz Chwałczyk



Pilot Zenon Sobiesiak (Aeroklub Lubelski). Foto: T. Chwałczyk (2)





## PRACA W PLL LOT

„Marzę o pracy w PLL LOT w charakterze pilota samolotów pasażerskich. Chciałbym wiedzieć, co muszę zrobić, aby osiągnąć ten cel” — píše do nas Stefan Rybiński z Bydgoszczy.

Droga do pracy w PLL LOT, w charakterze pilota samolotów pasażerskich, prowadzi przez szkolenie lotnicze w aeroklubie. Obecnie wymagania dla kandydatów na pilotów w

PLL LOT są następujące (m.in.): świadectwo dojrzałości, 600 godzin nalotu na samolotach, uprawnienia I klasy pilota sportowego i II klasy pilota zawodowego (licencja), wiek do 30 lat. Ponadto wskazane jest zamieszkanie w Warszawie (kandydaci z tego miasta mają pierwszeństwo w przyjęciu) oraz znajomość języków — angielskiego i rosyjskiego, przynajmniej w zakresie szkoły średniej. Oczywiście także doskonały stan zdrowia.

## PISALISMY

Edmund Suchocki — Więcbork, pow. Sępólno. O lotach wysokościowych i zachowaniu się organizmu na wysokości pisałem w bieżącym roku kilkakrotnie. Ostatnio w numerze 30 „Skrzydlatej Polski” w rubryce „Lekarz lotniczy odpowiada”.

## ODSYŁAMY

Jarosław Glejnik — Legnica. O ile wiemy, Lubin Legnicki

od nowego roku szkolnego będzie w zasięgu działania Aeroklubu Jeleniogórskiego. W interesujących Was sprawach odsyłamy do kierownictwa tego aeroklubu. Tym bardziej, że jest to Wasz macierzysty aeroklub, do którego powinniście się najpierw zwracać w tego rodzaju sprawach.

## UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Andrzej Macko — Wrocław 12, ul. Braci Gierzyńskich 43, sprzedaje oprawny rocznik „Skrzydła i Motor” z 1947 r. oraz szereg lotniczych książek rosyjskich i angielskich.

## SZKOŁY WOJSKOWE

Tadeusz Sikora — Brzozów. Kandydaci do Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nałazków w Elblągu zgłaszają się najpierw do najbliższej komendy WKR lub

WKW. Niestety w tej chwili jest już o wiele za późno, bowiem czas rekrutacji minął z dniem 30 maja br. Należy więc poczekać do przyszłego roku. Nową formą zdobycia zawodu w wojsku i szansą dla młodzieńców, co najmniej 17-letnich, jest wprowadzona w tym roku ochotnicza długoterminowa służba wojskowa. W czasie tej służby, która trwać będzie 5 lat, młody człowiek zdobywa wykształcenie w zakresie Zasadniczej Szkoły Zawodowej (a więc zawód), stopień podoficerski i odbywa zasadniczą służbę wojskową.

Dokładnych informacji udziela wszystkie komendy WKR i WKW.

Jan Sadowski — Ostrów Wlkp. Egzaminu wstępne do Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych im. Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu, w której przechodzi się również szkolenie spadochronowe (absolwenci szkoły zostają dowódcami pododdziałów wojsk zmechanizowanych lub powietrzno-desantowych) odbędzie się w dniach 26. VIII — 3. IX. 1965 r. Kandydaci zdają z języka polskiego (pisemny) i matematyki (pisemny i ustny) oraz przechodzą badania psychologiczne i próbę sprawności fizycznej.

## NOWA KSIĄŻKA DLA MODELARZY LOTNICZYCH

„Jak zrobić bumerang?” — pyta Jan Kowalski i Edward Przeworski, uczniowie szkoły podstawowej w Piotrkowie Trybunalskim.

Odsyłamy do nowo wydanej książki Pawła Elszteina pt. „Zagadki lotu” (Wydawnictwa Naukowo-Techniczne) którą można nabyć w każdej księgarni lub drogą korespondencyjną, pisząc pod adresem: Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa ul. Świętokrzyska 14.

Książka zawiera ponadto opisy doświadczeń z dziedziny teorii lotu, aerodynamiki i techniki rakietowej, możliwych do przeprowadzenia w szkolnej lub amatorskiej pracowni. Poszczególne doświadczenia poparte są praktycznymi przykładami w postaci planów modeli szybowców, śmigłowców i rakiet. Cena książki — 17 zł.

i powodujący spustoszenie lub instrument dęty; 18 — miejsce, skąd zbijają się samoloty lub szybowce; 19 — jeden z podstawowych materiałów stosowanych w modelarstwie; 21 — część samolotu bombowego, stanowiąca pomieszczenie dla bomb; 22 — szybowiec zbudowany w Instytucie Szybownictwa w 1946 r. lub drapieżny ptak; 23 — członek rodziny.

Opracował:

Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie do dnia 8 sierpnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza”.

## ROZWIĄZANIE „PANTROPY LOTNICZEJ”

z nr 24 „SP” z dnia 13 czerwca 1965 r.

Hasło: „Poprzez szybownictwo do lotnictwa wojskowego”.

Wyrazy pomocnicze: — 1 — pot, 2 — przewodnik, 3 — Co, 4 — wlot, 5 — WAT, 6 — Jowisz, 7 — szybowce, 8 — ogon. Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: Marian Gad — Rudniki 35, p-ta Polaniec, pow. Staszów, woj. kieleckie; Piotr Płocienniczak — Strzelno, ul. Miradzia 2, pow. Mogilno, woj. bydgoskie; Waldemar Wodroska — Wałbrzych 1, ul. Tetmajera 1.

Pozłomo: 2 — radziecki pilot myśliwski, mający na swym koncie najwięcej zestrzelonych samolotów podczas II wojny światowej; 7 — austrackie linie lotnicze; 8 — typ samolotów konstrukcji Tupolewa; 9 — holenderskie linie lotnicze; 11 — imię Lilienthala; 12 — graficzny obraz terenu; 13 — tłuszczy rybi; 15 — gaz bojowy o zapachu musztardy; 16 — inaczej: suwłoka; 20 — polski pisarz lotniczy, jako pilot brał udział w walkach na Zachodzie; 22 — międzynarodowy sygnał wzywający pomocy; 24 — domki pszczoł;

25 — pierwiastek chemiczny lub rodzaj jądoradji; 26 — państwo, do którego należą linie lotnicze JAL.

Plonowe: 1 — świetlisty krag dookoła słońca; 2 — oszukaństwo lub krawędź przedmiotu; 3 — samolot zbudowany przez zespół konstruktorów LWD w Łodzi lub dawny uczeń; 4 — budynek mieszkalny; 5 — polski pilot, zwycięzca Challenge'u 1934 r.; 6 — amerykańska rakiet balistyczna lub zbiór map; 10 — inaczej: awiacja; 12 — dźwignia gazu; 14 — antycyklon; 17 — wir o osi pionowej przemieszczający się



## LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

MIECZYSLAW MICHALCZAK — STARACHOWICE. Z listu wynika, że rozpoznano u Was wadę refrakcji, która wymaga wyrównania szkieł korekcyjnymi. Wada jest prawdopodobnie wrodzona, tylko przedtem nie rozpoznano jej, i prawdopodobnie nie zmieniał kategorii zdolności do służby wojskowej, gdyż została skorygowana okularami. Jednakże konkretnej odpowiedzi może udzielić tylko okulista po dokładnym przebadaniu.

BAZYLI LISIEWICZ — KOTŁY, pow. BIELSK PODLASKI. Przepisy określające zdolność dla kandydatów do szkół oficerskich są bardziej rygorystyczne

szybciej niż dla poborowych do odbycia zasadniczej służby wojskowej. W liście podajecie tylko ostrość wzroku Von = 0,2 — a to nie wystarcza do określenia przydatności, gdyż brak wyników z badania refrakcji, wartości szkieł korekcyjnych i ostrości wzroku w szkiełach korekcyjnych.

RYSZARD JANKOWSKI — TRZEBNICA LUB. Nikotyna powoduje zwężenie naczyń krwionośnych doprowadzających krew do mięśnia sercowego. Ciśnienie krwi ulega pewnemu podwyższeniu. Nikotyna w małych dawkach nie wywiera wpływu na kore mógową, jednak, jeżeli czynność kory mózgowej jest zaburzona, pobudzona lub zahamowana ułatwia ona uregulowanie jej funkcji i sprowadzenie do prawidłowego stanu. Stąd zapalenie papierosa może dawać uczucie działania uspokajającego lub pobudzającego w zależności od stanu psychicznego danej osoby. Nikotyna zmniejsza odruchowe skróćce próżnego żołądka na przeciąg kilku-kilku minut, łagodząc w ten sposób uczucie głodu. Zatrucia ostre nikotyną spotykane są rzadko. O wiele częściej mamy do czynienia z zatruciem przewlekłym, spowodowanym nadmiernym paleniem tytoniu. Na czoło objawów wysuwają się bóle głowy oraz zaburzenia snu i czynności naczyń krwionośnych, zaopatrujących mięśnie sercowe w krew. Towarzyszy temu nadkwaśny niezbyt żołądka oraz szybko rozwijająca się miażdżyca. Należy nadmienić, że dym tytoniowy jest czynnikiem usposabiającym do powstawania raka płuc i oskrzeli. Znaczącym ogólnym działaniem nikotyny, nie trudnym się domyślić, że wpływ jej na organizm pilota będzie potęgowany, przede wszystkim przez niedotlenienie i przyspieszenie. Na wysokościach objawy związane z przewlekłym zatruciem nikotyną wyraźnie nasilają się. Natłoczony palacz o wiele trudniej znosi głód tlenowy oraz przeciążenia.

Podczas palenia tytoniu na organizm działają małe dawki nikotyny. Nikotyna zawarta w tytoniu bardzo łatwo dostaje się w czasie palenia, przez błonę śluzową jamy ustnej, drogą oddechową i pęcherzyki płucne, do krwiobiegu. W pierwszym etapie zostaje ona przeniesiona przez krew do wątroby, gdzie dość szybko ulega rozkładowi. Szybkość rozkładu nikotyny w wątrobie zależy w dużym stopniu od przyżuwczajenia. Oprócz tego dużą rolę odgrywa szybkość oddechu w czasie palenia oraz szybkość spalania papierosa. Należy pamiętać, że nikotyna najbardziej gromadzi się przy ustiniku papierosa.

DR HENRYK KLIMEK

## „SKRZYDLATA POLSKA”

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:

Warszawa 10,

ul. Widok 8.

Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZAREBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BAKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 24 zł, półrocznie — 32 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przysyłają urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przysyła Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów sdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-100041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOŁONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Reklamów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm<sup>2</sup> — 10,30 zł za każdy 1 cm<sup>2</sup>. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziąna. Zam. 5831 E-33



WYDAWCA:  
Wydawnictwa  
Komunikacji  
i Łączności

Warszawa,  
ul. Kazimierzowska 52  
tel. 45-00-61



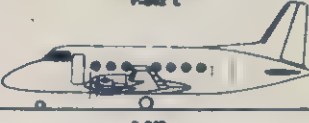
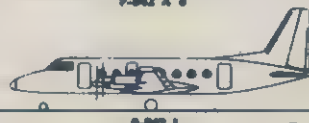
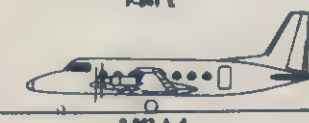
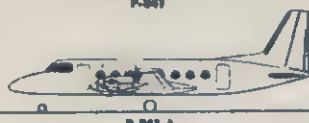
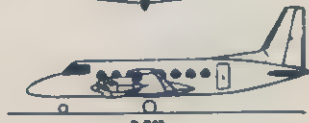
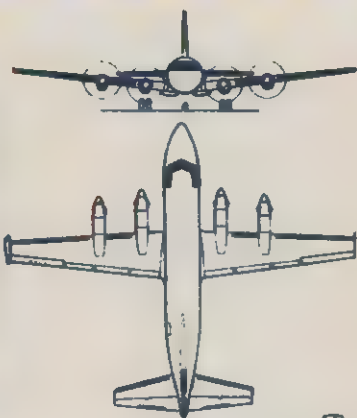
## CO NOWEGO LATAI



„EPERVIER”. 24.IV.1965 r. został oblatany po 2 latach opracowania mały samolot bezzałogowy pola walki konstrukcji belgijskiej. Może on być wyposażony w aparaturę filmową, telewizyjną, urządzenia do pomiaru radioaktywności powietrza oraz służyć jako cel latający. Rozpiętość — 1,7 m, długość — 1,4 m, ciężar — 90 kg, prędkość — 360 km/h, czas trwania lotu — 1 h. Silnik tłokowy typu Wankel o mocy 25-30 KM z pchającym śmigłem tunelowym. Zapas paliwa — 10 l. Samolot startuje z wyrzutni, ląduje na spadochronie. Obsługa — 2 osoby. Pułap — 3 400 m (operacyjny — 1 000 do 1 200 m, max. — 6 000 m). Zdalnie kierowany „Epervier” jest przeznaczony na konkurs NATO dla typowego małego samolotu bezzałogowego. Przewiduje się produkcję początkową 2 000 maszyn, z możliwością zwiększenia zamówienia do 6 000. Konkurentami tego samolotu są: francuski R-20, kanadyjski CL-89 i amerykański SD-2.

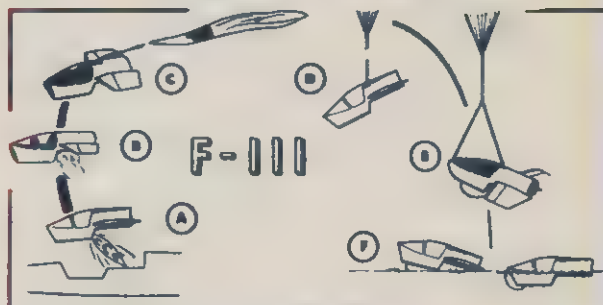


Również w Holandii są dokonywane próby małych rakiet doświadczalnych. Na zdjęciu rakiet 2-stopniowa NLR rozwijająca prędkość rzędu M-2 i uzyskująca pułap lotu — 11 km. Jest ona stabilizowana żyroskopem i sterowana automatycznie (programowo). Służy do nawiązań radiograficznych.



POTEZ P-84. Francuski samolot pasażersko-dyspozycyjny z 4 silnikami turbosmigłowymi o mocy 540 KM (wersja P-841) lub 600 KM (wersja P-842). Rozpiętość — 19,6 m, długość — 15,85 m lub 16,79 m. Ciężar całkowity 8 000 lub 9 100 kg, ciężar własny — 5 430 lub 5 600 kg. Prędkość max. — 500 km/h, prędkość lądowania — 135 km/h, zasięg — 1 700 do 3 000 km, pułap — 8 000 m, długość startu na przeszkodę 10,5 m — 685 do 885 m, długość lądowania ponad przeszkodę 15 m — 400 do 670 m. Istnieją wersje: P-841 (seryjna), P-841L (dłuższy kadłub), P-842 Ad (koła bliźniacze), P-842L (koła pojedyncze), P-843 (transportowiec).

## RATUNEK W KABINIE

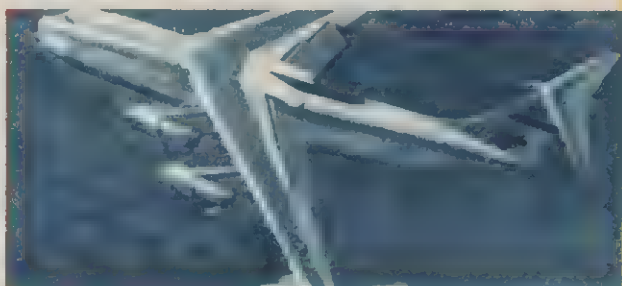


Tak wygląda system ratowniczy dla załogi w najnowszym samolocie amerykańskim F-111. Oznaczenia: A — ładunek pirotechniczny oddziela cabinę — kapsułę od kadłuba, B — otwarcie powierzchni stabilizujących, C, D — otwarcie spadochronu, E — kabina przed lądowaniem (ustalenie położenia, napętnienie amortyzatora pneumatycznego), F — lądowanie lub wodowanie.

## SPOŹNIONE OLBRZYMY



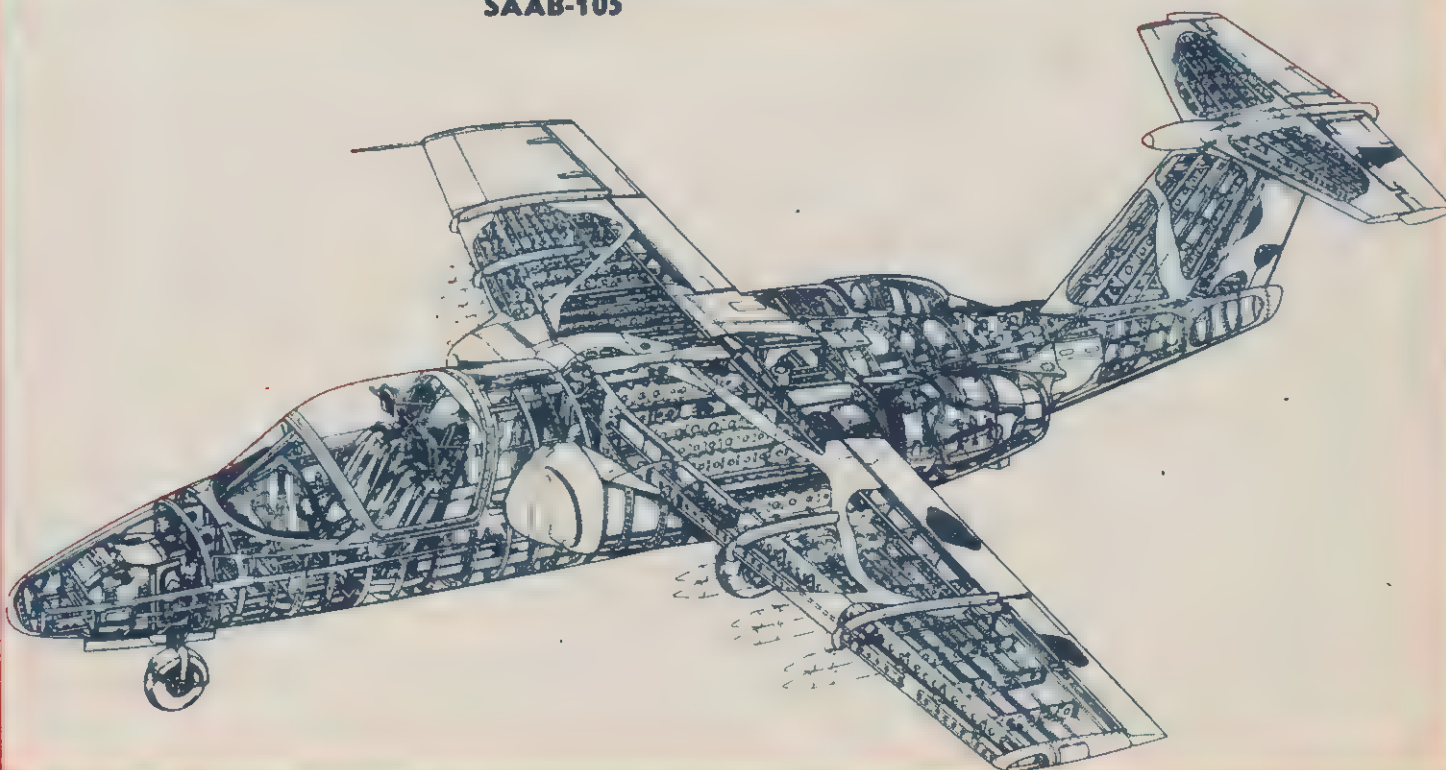
Trzy zakłady amerykańskie opracowują obecnie wielkie samoloty transportowe C-5A zdolne do przewozu 500 — 700 osób. U góry — projekt Boeinga, u dołu — projekt Lockheeda. Samoloty seryjne tego typu mają się pojawić około 1970 r. Ciężar max. ma wynosić ok. 225 T. Należy przypomnieć, że radziecki samolot transportowy tej klasy AN-22 był pokazany w tym roku na Salonie Lotniczym w Paryżu. Był to już samolot seryjny.



## ODRZUTOWY SAMOŁOT SZKOLNO-TRENINGOWY SAAB-105

Widok z przodu i z boku samolotu szkolno-treningowego SAAB-105.

SAAB-105. Przeglądany jest seria 130 maszyn. 2 silniki turbosmigłowe RM-9 „Aubisque” o ciągu 715 kg. Prędkość max M 0,86 prędkość przelotowa — 715 km/h, na wysokości 6 000 m, prędkość lądowania — 140 km/h, zasięg max. — 1 910 km na wysokości 11 000 m. Może być uzbrojony w 16 rakiet kalibru 135 mm lub 2 działka 30 mm, lub 125 kg bomb, lub 2 pociski kierowane powietrze — ziemia Kb-305. Istnieje też wersja fotograficzna oraz dyspozycyjna (3 osoby, czas lotu 3 h 50 min). Przewiduje się też budowę wersji szturmowej pod oznaczeniem A-46. Rozpiętość — 9,5 m, pow. nośna — 16,3 m<sup>2</sup>.





# LOT

## NOWINY NEWS ИЗВЕСТИЯ

№ 43 • SIERPIEŃ 1965 r.

### TRANZYTOWA TURYSTYKA

**W**SZYSTKIE powietrzne szlaki wiedą przez Polskę, z zachodu na wschód i z północy na południe. Ponad naszym krajem krzyżują się rejsowe drogi samolotów największych linii lotniczych świata. Centralne położenie geograficzne Warszawy predestynuje ją do roli wielkiego węzła komunikacyjnego i tranzytowego, którego znaczenie dla cywilnego transportu lotniczego stale wzrasta. Przykładem choćby dane, ilustrujące ilość statków i lądowań na samym tylko lotnisku Okęcie. Oto w ubiegłym roku było ich ponad 15 tysięcy. Pobieżne obliczenia wskazują, że w 1965 roku liczba ta znacznie wzrośnie, osiągając około 18 tysięcy.

Tranzytowe znaczenie Warszawy oceniło właściwie już wiele międzynarodowych biur turystycznych. Organizują one — w drodze np. z Paryża do Moskwy — dłuższy lub krótszy postój samolotu w Warszawie. Na turystów oczekują tutaj specjalne autokary, które umożliwiają zwiedzenie miasta, zawożą turystów na smaczny posiłek i następnie odwożą na lotnisko, na którym czeka przysposobiony do dalszego lotu samolot. Niekiedy pobyt tranzytowy przedłuża się do kilku dni, a wtedy zagraniczni turyści lecą polskimi samolotami do Gdańska, Krakowa lub Wrocławia. Tego rodzaju forma turystyki spotkała się z dużym uznaniem wśród wielu turystów krajów zachodniej Europy i należy się spodziewać, że ilość tego rodzaju wycieczek będzie stale wzrastać.

Musimy jednak pamiętać, że te krótkie wizyty dają turystom wiele pobieżnych wrażeń. Drobną przykrość, brak serdeczności i uśmiechu przy powitaniu na naszym lotnisku może utrwalić się w pamięci na długo i stać się uogólniającym sądem o Polsce, Polakach i polskiej gościnności, która ma uznaną sławę na całym świecie. Musimy więc szczególną uwagę i troskę poświęcać podróżnym, a zwłaszcza tranzytowym turystom, którzy z naszego kraju powinni wywieźć jak najmiłsze i jak najprzyjemniejsze wspomnienia. Aby zawsze było tak, jak to powiedział nam pewien francuski turysta p. Pierre Martynow, który w Warszawie spędził sześć godzin: „To było niezapomniane przeżycie. Jesteście wspaniali. W przyszłym roku przylecę do Polski polskim samolotem i to na dłużej.”

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

### ТРАНЗИТНЫЙ ТУРИЗМ

**В**СЕ воздушные пути с запада на восток и с севера на юг ведут через Польшу. Над нашей страной пересекаются рейсовые трассы самолетов, представляющие крупнейшие авиалинии света. Центральное географическое положение Варшавы обуславливает ее роль крупнейшего узла коммуникации и транзита, значение которого для гражданского авиатранспорта непрерывно растет. Примером могут служить хотя бы данные о количестве стартов и посадок на одном только аэродроме «Окекце». В прошлом году их было свыше 15 тысяч. По предварительным подсчетам ожидается, что в 1965 г. это число значительно увеличится и достигнет 18 тысяч.

Значение Варшавы для транзита надлежащим образом оценено уже многими туристскими бюро. Они устраивают здесь продолжительную остановку на пути, например из Парижа в Москву. В Варшаве туристы ждут специальные автобусы, воспользовавшись которыми, можно осмотреть город. Автобусы завозят туристов до места, где их ждет вкусно приготовленная еда, затем отвозят обратно на аэродром, на котором путешественников ждет приготовленный к дальнейшему полету самолет. Иногда транзитное пребывание затягивается на несколько дней. В этом случае зарубежные туристы летят на польских самолетах в Гданьск, Краков или Wrocław. Такая форма туризма была с одобрением принята многими туристами из стран Западной Европы, и следует ожидать, что количество подобного рода экскурсий неизменно будет увеличиваться.

Нельзя однако забывать, что такие краткие визиты приносят много поверхностных впечатлений. Незначительная неприятность, недостаточная сердечность, неулыбающееся лицо при встрече на нашем аэродроме могут надолго остаться в памяти, и на этом основании будет сделано обобщение о Польше, поляках и о польском гостеприимстве, имеющем кстати, общепризнанную славу на всем свете. А это значит, что мы должны уделять нашим путешественникам повышенное внимание и не скупиться на заботу, особенно по отношению к транзитным туристам, которые не могут не увести с собой приятных и милых впечатлений о нашей стране. Пусть впечатления всегда будут такими же как у одного французского туриста — Пьера Мартынова, который проведя в Варшаве шесть часов, сказал нам: «Эти переживания были незабываемы. Вы прекрасны. На будущий год я приеду в Польшу польским самолетом и пробуду здесь как можно дольше».

### TRANSIT TOURISM

**N**EARLY all the West-East and North-South routes lead through Poland. The biggest airlines of the world cross the skies of our country. Warsaw, thanks to its central situation, is certainly predestinated to be the heart of communication and the great transit point, which is very imperative for the still growing civil aviation. Enough to mention that last year at the Airport Okęcie there were over 15 000 landings and „takes-off” which number will grow this year to approximately 18 000.

Many International Tourist Agents appreciate already the role of Warsaw as a transit point. They organize for instance shorter or longer stops in Warsaw on their way from Paris to Moscow. Coaches are always waiting at the Warsaw Airport to take tourists for a sightseeing trip, to a restaurant for a meal and then back to their plane which is all ready for the further flight. Sometimes the transit is arranged for a longer period, that is for a few days and then foreign tourists travel on domestic lines to Gdańsk, Kraków or Wrocław. This form of tourism has been warmly appreciated by tourists from Western Europe and one can expect that it will steadily grow in number.

We must however always bear in mind, that during these short visits tourists form their opinions about our people and our country. Sometimes a slight offence or the lack of kindness and of a friendly smile when greeting at the Airport, may for a long time leave with them a bad feeling towards us and everything which is Polish or connected with Poland. Let us not forget that all over the world we enjoy the opinion of a very hospitable country and therefore foreign tourists must always be handled by us with the utmost care and friendliness. Let them leave our country with a feeling of sympathy towards us. One of the French tourists, Mr. Uierre Martynow, who has recently spent in Warsaw about 6 hours said: „It has been an unforgettable moment in my life. Next year I shall certainly come back to Poland by a Polish plane and for a much longer stay.”

Przy lach-18, Caravellach i Boeingach wygląda jak mrówka przy aloni. Oto częsty gość warszawskiego Okęcia oraz wielu lotnisk krajowych — taksówka powietrzna, należąca do Ministerstwa Górnictwa i Energetyki. Samolot ten ułatwia znakomicie poruszanie się po kraju oraz docieranie do najdalej położonych wielkich zakładów energetycznych i górniczych.







Urszula Meissner, ekonomista.



Krystyna Weber, kasjerka.



Lidia Meissner, kasjerka.



Od lewej: mechanik Barszcz, mechanik startowy Zygmunt Zeller oraz kierownika Mieczysław Lisewski.

# POZNA

**T**RZY razy do roku Poznań przeżywa gorące dni. Na wiosenne i jesienne targi krajowe zjeżdża prawdziwa lawina gości z całej Polski, a na czerwcowe Międzynarodowe Targi Poznańskie — z całego świata. Pracownicy oddziału LOTu nie śpią wtedy i nie jedzą, byle tylko jak najlepiej obsłużyć wzmożony ruch pasażerski. Na lotnisku Ławica lądują wtedy samoloty PLL LOT, INTERFLUGU i innych towarzystw lotniczych.

Na ostatnich XXXIV MTP LOT otrzymał po raz pierwszy wygodny i estetycznie urządzone pawilon. Warto tu przypomnieć, że w pierwszych latach po wojnie nasze kasy, informacja i rezerwacja mieściły się na zewnątrz terenów targowych. Dopiero w 1958 roku LOT otrzymał skromny kiosk, w którym w trudnych warunkach, w ciasnocie i przy braku wentylacji dokonywano setek skomplikowanych manipulacji, rezerwując przeloty do najbardziej odległych zakątków świata. Ostatnio pracowano w o wiele lepszych warunkach, a bezpośrednia linia telefoniczna, łącząca pawilon targowy z Centralnym Biurem Sprzedaży i Rezerwacji w Warszawie upraszczała i przyspieszała formalności ku zadowoleniu setek pasażerów.

Podobnie wytężona praca trwała w Biurze Miejskim przy ul. Czerwonej Armii. I tutaj każdego dnia przewijały się setki interesantów. W dodatku zachorował dyżurny ruchu lotniska i szef oddziału, pan Bogusław Łączkowski, musiał go zastępować, kierując jednocześnie pracą Biura.

— Jesteśmy już do tego przyzwyczajeni — śmieje się p. Łączkowski — mamy już wieloletnie doświadczenia i one właśnie ułatwiają nam pracę. Dość powiedzieć, że w okresie ostatnich Targów wyekspediuwaliśmy w kierunku Warszawy 2.574 osoby, a w kierunku Berlina 245. Wysłaliśmy też do stolicy 30 ton a do NRD 3 tony poczty i bagażu. Niejednokrotnie centrala w Warszawie uruchamiała dodatkowe loty, aby jak najlepiej sprostać powodzeniu, jakim cieszyły się nasze linie. Przy okazji chciałbym tu podziękować koleżankom i kolegom z Warszawy, którzy pracowali przy obsłudze targowego pawilonu, oraz wszystkim pracownikom naszego Oddziału. Dali z siebie maksimum wysiłku. Warto dodać, że pełnomocnik do spraw Targów, pani Jadwiga Sliżewicz już po raz dziesiąty pełniła tę funkcję.

— A jakie były największe trudności?

— Wielu pasażerów zagranicznych nie potwierdza swych rezerwacji. Trzymamy wtedy miejsca niemal do ostatniej chwili, sprawia to nam wiele kłopotliwych sytuacji. Ale co zrobić? — klient, nasz pan, jak mówią w handlu. Chciałbym dodać, że w okresie MTP wprowadziliśmy po raz pierwszy zniżki dla studentów (50%), na trasie z Poznania do Warszawy skorzystało z nich 80 osób. O powodzeniu komunikacji lotniczej świadczy najlepiej przykład — oto w dniu zamknięcia Tar-



# POZNAŃSKI „LOT”

gów LOT wprowadził dodatkowy rejs do Warszawy samolotem Il-18. W ciągu półtorej godziny sprzedał wszystkie 87 miejsc.

— Il-18, Viscounty, ale to w okresie MTP, a jak jest na co dzień?

— Nasza linia ma ogromne powodzenie. Cóż, kiedy latają na niej tylko małe maszyny Li-2. Z tęsknotą czekamy chwili, gdy wejdą na tę trasę większe Il-14, a może nawet An-24. Wydaje mi się także, że warto pomyśleć o uruchomieniu sezonowego połączenia Kraków — Poznań — Szczecin. Powodzenie murowane, bowiem komunikacja kolejowa między tymi miastami jest jeszcze bardzo męcząca.

— Prosimy o kilka słów na temat Oddziału.

— Wśród 15 naszych pracowników większość pracuje w Locie ponad 10 lat. Na wyróżnienie zasługują zwłaszcza ofiarne pracujące kasjerki, dyżurni obsługi przewozowej i mechanicy startowi. Od 1946 roku pracują: sprzątaczką Katarzyna Pintał i mechanik starowy Zygmunt Zeller, a od 1957 r. kasjerka Lidia Meissner. Wszyscy oni wyróżnili się wzorową pracą.

Pan Łączkowski skromnie nie mówi o sobie. Zrobmy to za niego. W Locie pracuje od 11 lat, przez rok był kierownikiem ruchu na lotnisku, co mu się bardzo przydało dla wykonywania obecnej funkcji kierownika Oddziału. Jego pasją jest zresztą nauka. Jest bowiem zdania, że wszystko może się przydać, dlatego też ukończył np. kurs kasjerów zagranicznych. Uwielbia wędkarstwo, ale w tym roku był dopiero raz na rybach. Jego „oczkiem w głowie” jest komunikacja łączona (samolotem i autobusem) do Zielonej Góry, myśli o podobnej do Gorzowa. Jego syn, Marek, ma-



Bogusław Łączkowski, kierownik Oddziału.

rzy o lataniu, a młodszy Leszek buduje modele samolotów.

Dobra praca Oddziału Poznańskiego LOTu pozyskała dla naszych linii wielu stałych pasażerów. Obowiązki są poważne, bo trzeba pamiętać, że lotnisko poznańskie jest jedynym zapasowym portem międzynarodowej komunikacji w Polsce i czasem trzeba przyjmować niespodziewanie lądujące maszyny LOTu lub innych towarzystw lotniczych. Ale wieloletnie doświadczenia i właściwy stosunek do pracy pozwalają na osiągnięcie pomyślnych wyników.



## REJS DO HELSINEK

O otwarciu naszej nowej linii powietrznej z Warszawy przez Sztokholm do Helsinek donosiliśmy już na łamach „LOT-Nowin”. Dziś prezentujemy załogę inauguracyjnego rejsu. Stoją od lewej: kapitanowie Edward Kamela i Jerzy Ziółkowski, stewardessa Liika Szela, kapitan Tadeusz Hendzel, stewardessa Katarzyna Radzio, steward Jerzy Łodziński oraz instruktor, inżynier mechanik Zbigniew Ruszczyk. Obok na zdjęciu — kapitan Jerzy Ziółkowski udziela wywiadu przedstawicielowi Polskiego Radia tuż przed startem do inauguracyjnego lotu.



## DWUKROTNY MILIONER

Na płycie lotniska Okęcie zebrała się liczna grupa przyjaciół i kolegów kapitana Bogdana Perkowskiego. W tym bowiem rejsie kapitan ukończył swój drugi milion kilometrów, przeleciał na samolotach PLL LOT.

Na zdjęciach: kapitan Perkowskiego wita synek Krzysztof oraz żona Barbara w otoczeniu przyjaciół oraz gratulacje od jednego z kolegów, od pilota Jerzego Grzędzińskiego.



## LOT ZA GRANICĄ

Na tradycyjnych Międzynarodowych Targach w Budapeszcie PLL LOT posiadała swe własne stoisko. W ciągu dziesięciodniowej działalności dokonano tu 155 rezerwacji na samoloty LOT-u oraz rozprawiono znaczną ilość publikacji, propagujących piękno naszego kraju oraz krajowe i zagraniczne połączenia LOT-u.



Staraniem naszego wiedeńskiego reprezentanta LOT będzie reprezentowany na dorocznych Targach w Wiedniu. Estetyczne stoisko zostanie zaopatrzone w nasze wydawnictwa reklamowe i niewątpliwie przyczyni się jeszcze do dalszej propagandy naszych linii lotniczych oraz watorów turystycznych Polski.



Ostatnio ukazało się drugie wydanie rozkładu lotów w komunikacji krajowej. Obowiązuje on od 5.7 do 30.9 br. Oznaczony on jest na okładce amarantowym kolorem.

## NOCNY ZAŁADUNEK

Są to najbardziej kłopotliwi i kapryśni pasażerowie. Nie znoszą długiej podróży, w każdej chwili gotowi stracić kondycję, czerstwy wygląd i zapaść na zdrowiu. Mamy tu na myśli soczyste i dorodne truskawki, które z warszawskiego Okęcia wędrują na pokładach szybkich samolotów do wielu krajów Europy Zachodniej oraz do Związku Radzieckiego. Starannie wybrane i poukładane w tubiankach czekają na swą wielką podróż. Załadunek przebiega szybko i sprawnie. Delikatnie wniesione do wnętrza samolotu truskawki już po kilku godzinach znajdują się na stołach konsumentów równie świeże i apetyczne jak w Warszawie.

Na zdjęciu: nocny załadunek 11 ton owoców poleci na pokładzie Tu-104 do Leningradu.



Ostre ścieżki i punkt dla przeciwników. Nie sądziliśmy, że w Locie jest tak wielu uzdolnionych graczy.

Wyznając zasadę, że w zdrowym ciele — zdrowy duch, załoga Polskich Linii Lotniczych LOT zorganizowała swą piątą już z kolei Spartakiadę.

Na stadionie odbyło się szereg konkurencji lekkoatletycznych oraz rozgrywki w piłkę siatkową. Centralnym jednak punktem programu był mecz piłki nożnej pomiędzy reprezentacjami Dyrekcji i Rady Zakładowej. Do walki stanęli najlepsi zawodnicy z dyrektorami na czele. Mecz spotkał się z entuzjastycznym dopingiem licznie zgromadzonej widowni, która nie szczędziła oklasków za każde trafienie nogą w piłkę. Posypały się również — nieco przypadkowo strzelone — gole. Wygrała drużyna Dyrekcji wynikiem 3 do 1, co było z góry do przewidzenia.

Zabawy, bieganie, zdrowego ruchu na świeżym powietrzu było sporo, wszyscy byli zadowoleni i postanowili częściej niż raz do roku odwiedzać boiska i bieżnię stadionu. A że nazajutrz kości trochę bolą — to głupstwo. Wspomnienia i pamiątkowe zdjęcia wynagrodziły wysiłek.

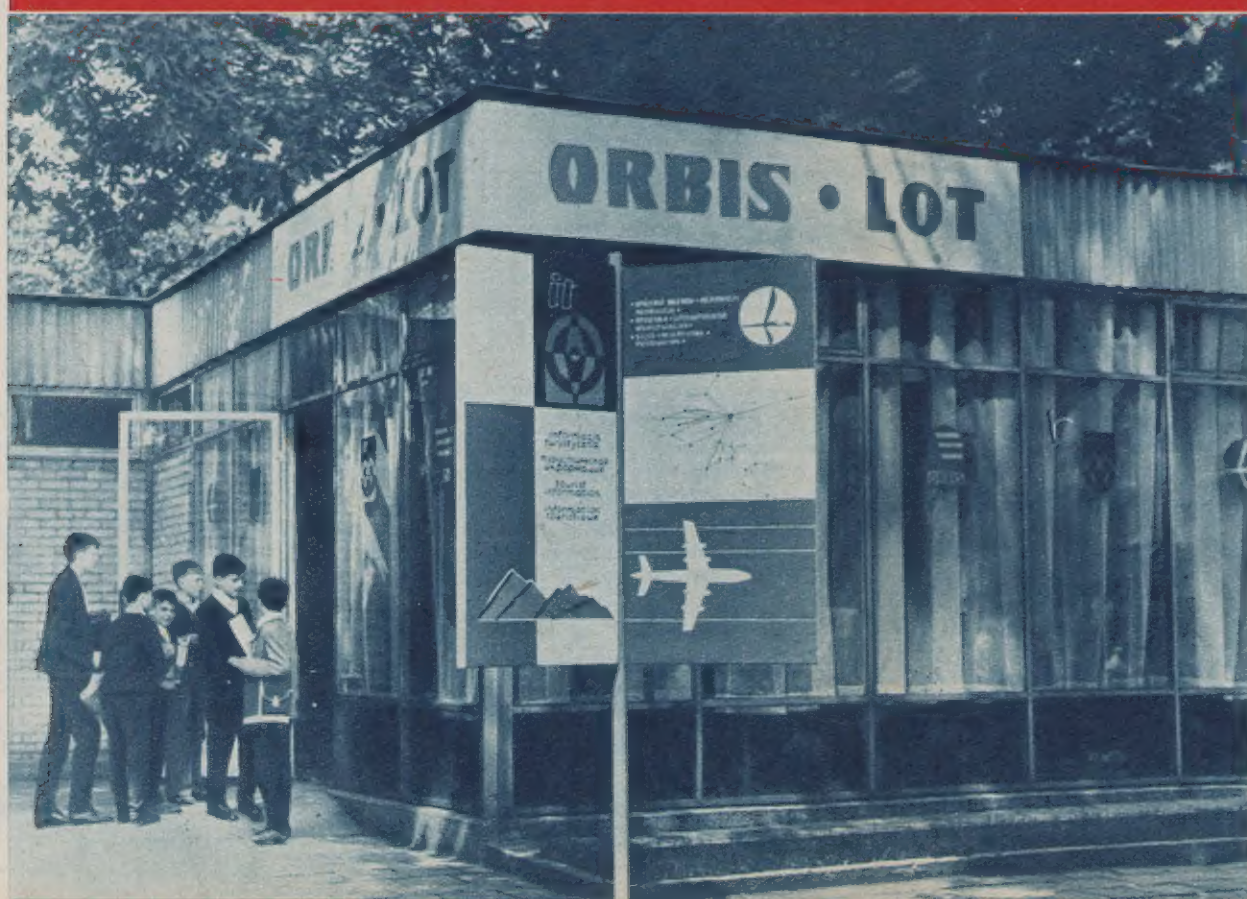


To był strzał!

Prezentacja obu drużyn piłkarskich. Po lewej reprezentacja Dyrekcji, po prawej Rady Zakładowej. Zapowiada się zacięta walka, choć twarze są jeszcze uśmiechnięte.



Pawilon LOT-u na XXXIV MTP.



## NASZA SPARTAKIADA



# NASZE STEWARDESSY

## JULITTA KAJSER

**D**OSKONAŁE zna wszystkie szlaki powietrzne nad Europą, jej miasta i porty lotnicze. Przed niespełna rokiem przeleciała swój dwumilionowy kilometr na pokładach naszych samolotów. Obecnie gromadzi dalsze — do trzeciego miliona.

— Ponad dwa miliony kilometrów to tysiące, tysiące rejsów w złą i dobrą pogodę, zmieniającą się jak w kalejdoskopie miasta i krajobrazy, sporo wrażeń i przeżyć. Prosimy nam o nich opowiedzieć.



— To już było tak dawno, blisko osiem lat temu, a ciągle jeszcze doskonale pamiętam swój pierwszy lot. Ogromna trema, drżące ręce w rękawach i niesforna herbata, która koniecznie chciała opuścić filiżanki. A potem tremy było już coraz mniej, rutyna i doświadczenie ułatwiały pracę. To był dobry okres, myślę oczywiście o walorach turystycznych naszych lotów. Dysponowaliśmy wtedy powoływanymi maszynami i trzeba było nocować w obcych miastach. Okazała to swieższymi była znakomita. Nie to, co dziś, gdy latamy szybkimi łami-18 i Viscountami.

— Jakże więc miasto lubi Pani najbardziej?

— Warszawę. Właściwie to po paru latach pracy odczuwa się przesyty zagranicą, tęskni się do swojego, najpiękniejszego miasta na ziemi.

— Jakich wspomina Pani pasażerów?

— Oh, było ich tak wielu. Lataliśmy z członkami naszego rządu, a z artystów — z Józefiną Baker, Juliette Greco, Pauliem Anka. Był bardzo bezpośredni, wesoły, sygnalizował dowcipami. Pytał czy jest rzeczywiście przystojny, rozdawał zdjęcia z autografami i pamiętkowe zapalniczki. Kiedyś leciał z nami jakiś dostojnik arabski. Jego sekretarz próbował wszystkich napojów i potraw, a potem podawał je swemu panu.

— Najmilszy lot?

— Inaugurujący do Kairu. Przyjęto nas tam znakomicie. Zwiedzaliśmy miasto, piramidy, fotografowaliśmy się na tle Sfinksa.

— Największa przygoda?

— Lecieliśmy z Berlina do Brukseli. Nagle w burzowej chmurze uderzył w samolot piorun. Silny wstrząs i chwila emocji. Kapitan na wszelki wypadek lądował w Hannoverze, by sprawdzić, czy nie ma uszkodzeń. Nie było, tylko spódniczka koleżanki nadawała się już tylko do wyrzucenia. W czasie nagłego wstrząsu usiadła z rozmachem na półmiskę z... truskawkami. Można sobie wyobrazić, jak wyglądała.

— Sprawy osobiste?

— Mał i pies. Obaj się boją, gdy często wyjeżdżam. Ale zdążyli się już przyzwyczaić.



## Z PARYŻA DO MOSKWY

Ostatnio gościliśmy na warszawskim Okęcu radzieckie śmigłowce, które powracały z Paryskiego Salonu Lotniczego do Moskwy. Krótkie odwiedziny stały się okazją dla polskich specjalistów lotniczych do zapoznania się z technicznymi walorami wielkich radzieckich śmigłowców. Na zdjęciu prezentujemy radziecką maszynę wraz z załogą. Drugi od prawej stoi przedstawiciel warszawskiego oddziału AEROFLOTU, p. N. F. Czernyszew. Po odpoczynku w Warszawie i wizycie w Świdniku radzieckie śmigłowce odleciały w dalszą drogę.



## „VISITEZ LA POLOGNE”

W efektywnych folderach i ilustrowanych magazynach reklamowych, ukazujących się nakładem wielkich biur podróży różnych krajów, coraz więcej miejsca poświęca się Polsce.

Foldery zawierają wyczerpujące informacje o walorach turystycznych naszego kraju, sieci hoteli i pensjonatów, formalnościach przyjazdowych, podróżach lotniczych do Polski oraz konkretne programy wycieczek lotniczych.

Korzystając z współpracy z PLL LOT oraz PBP Orbis, ponad sto biur podróży St. Zjednoczonych, Kanady, Francji, W. Brytanii, Belgii, Holandii, Szwajcarii, Włoch, Skandynawii i innych krajów ogłosiło programy atrakcyjnych wycieczek lotniczych do Polski w umiarkowanej cenie.

W programie pt. „Historyczne Miasta Polski” przewidziano zwiedzenie Warszawy, Krakowa i Gdańska (podróż samolotami) oraz tygodniowy wypoczynek w miejscowości nadmorskiej Sopot. Dużym powodzeniem cieszą się wycieczki lotnicze na Pojezierze Mazurskie, do „krajny tysiąca jezior i wspaniałych lasów”. Ogłoszono także programy wycieczek lotniczych o charakterze wypoczynkowym do Zakopanego (Tatry) i nad morze do Sopotu oraz trzy lotnicze o charakterze wędrownym pt. „Folklor Polski”.

Turyści korzystają ze znacznych zniżek lotniczych. Przykładowo: ryczałtowa cena dwutygodniowej wycieczki lotniczej z Paryża na Pojezierze Mazurskie (samolotem do Warszawy i autokarem do Giżycka), obejmująca wszystkie świadczenia na lądzie i w powietrzu, wynosi 750 franków, podczas kiedy sam przelot na trasie Paryż-Warszawa-Paryż według normalnej taryfy kosztuje 917 franków.

Ani to jesień, ani to lato, ciągle deszcze, fronty burzowe i fale powietrza arktycznego. Nie udało się nam tegoroczny lipiec, może sierpień przynieść łaskawszą aurę? Aby pokrzepić nieco nadzieję na letnią pogodę zaprosiliśmy do LOTu samego Wichereka z Telewizji i red. Czesława Nowickiego z „Życia Warszawy” w jednej osobie. Nasza stewardessa, panna Lilka Szeleg, starała się swym najmielszym uśmiechem wybić lepszą pogodę. Wicherek rozkładał jednak bezzadanie ręce i obiecywał pomyślną prognozę, gdy tylko... ustąpią nż. Będąc jednak z natury doboroduszny, wzniósł kielich poręczkowego soku za pomyślność lotów i zawsze słoneczną pogodę w krajowych i zagranicznych rejsach.

Polskie Linie Lotnicze LOT utrzymują tradycyjną współpracę z naukowcami — specjalistami z dziedziny konstrukcji i techniki lotniczej.

Ostatnio na zaproszenie Działu Szkoleniowego PLL LOT bawili w Warszawie profesorowie i wykładowcy z Lotniczych Zakładów Naukowych im. gen. Karola Świerczewskiego we Wrocławiu. Na czele grupy naukowców stał dyr. Ignacy Bekier. Goście zwiedzili zaplecze techniczne i samoloty LOTu na Okęcie, żywo interesując się problemami naszej służby technicznej. Honorarium czynili — kierownik Działu Szkoleniowego PLL LOT, p. inż. Zygmunt Niziński oraz dr Bogdan Kalestyński.



## BAGAZOWY — JUBILAT

Spotkać go można w Centralnym Porcie Lotniczym na warszawskim Okęcu. Pan Antoni Tudek jest bagażowym i pracuje w PLL LOT od 17 maja 1929 roku, to jest od pierwszych chwil istnienia naszego przedsiębiorstwa. 26 sierpnia 1939 roku powołany został kartą mobilizacyjną do wojska. Tuż po wyzwoleniu natychmiast zgłosił się do pracy w nowo powołanym do życia przedsiębiorstwie PLL LOT. Pracuje do dzisiaj — jak dawniej na stanowisku bagażowego. Stali podróżni znają jego charakterystyczną sylwetkę i cenią go sobie za żyłkowatość, uczynność, zawsze dobry humor. Dla nas jest p. Antoni Tudek żywą kroniką LOTu, doskonale pamięta dawnych pilotów, potrafi sygnalizować anegdotkami jak z rękawa. 31 lat pracy w jednym przedsiębiorstwie to kawał życia. Dziękujemy i gratulujemy.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklam i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 328, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 31 (734) z dnia 1. VIII. 1963 r. „Skrzydlatej Polski”.

